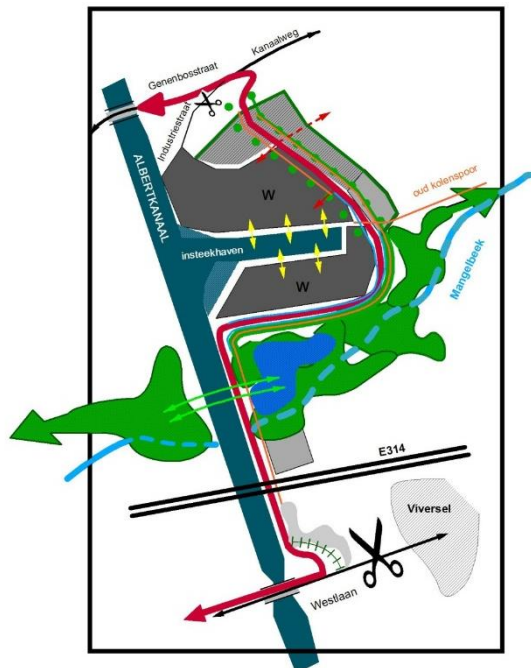


ontwerp
gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter 'Insteekhaven Lummen'

In uitvoering van de nadere uitwerking
van het Economisch Netwerk Albertkanaal



Bijlage IIIa: Toelichtingsnota - tekst



Vlaamse
overheid

DEPARTEMENT
OMGEVING

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Leeswijzer	5
Inleiding	6
1 In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	7
2 Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal	9
2.1 Het doorlopen planningsproces en besluitvorming i.v.m. het economisch netwerk Albertkanaal....	9
2.2 Ruimtevrage vanuit het Structuurplan Vlaanderen en de Provinciale Structuurplannen Antwerpen en Limburg	10
2.3 Hypothese gewenste ruimtelijke structuur	11
2.3.1 <i>Visie en rol van het ENA</i>	11
2.3.2 <i>Ruimtelijke concepten</i>	11
2.3.3 <i>Hypothese globale gewenste ruimtelijke structuur ENA</i>	12
2.3.4 Hypothese globale gewenste ruimtelijke structuur deelruimte West-Limburg.....	14
3 Het regionaal bedrijventerrein ‘Insteekhaven Lummen’	16
3.1 Bestaande toestand.....	16
3.1.1 <i>Situering en ruimtelijke context</i>	16
3.1.2 <i>Bestaande feitelijke toestand gebied</i>	17
3.1.3 <i>Gebruik en functioneren van het gebied</i>	21
3.1.4 <i>Bestaande juridische toestand projectgebied en omgeving</i>	25
3.2 Inhoudelijke elementen uit het doorlopen plannings- en besluitvormingsproces	28
3.2.1 <i>Inhoudelijke elementen vanuit het proces nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal</i>	28
3.2.2 <i>Milieueffectbeoordeling en milieuverklaring</i>	34
3.2.3 <i>Passende beoordeling</i>	46
3.2.4 <i>Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)</i>	46
3.2.5 <i>Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – Horizon 2020 (Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart)</i>	49
3.2.6 <i>Strategisch Actie-programma Limburg Kwadraat (SALK)</i>	50
3.2.7 <i>Onderzoek naar locaties voor windturbines</i>	51
3.2.8 <i>Aanwezigheid van leidingen</i>	52
3.2.9 <i>Strategisch project De Wijers</i>	53
3.3 Gewenste ruimtelijke structuur voor bedrijventerrein Insteekhaven Lummen.....	54
3.3.1 <i>Visie en doelstelling</i>	54
3.3.2 <i>Ruimtelijke concepten</i>	54
3.3.3 <i>Structuurschets</i>	58
3.4 Watertoets.....	58
3.5 Acties ter realisatie.....	59
3.6 Ruimtebegroting.....	61
3.7 Op te heffen voorschriften	61

3.8 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundig voorschriften.....61

Leeswijzer

Dit document is de toelichtingsnota van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen” (ook wel Kolenhaven Lummen genoemd).

De toelichtingsnota, bestaat uit een tekstgedeelte (bijlage IIIa), een kaartgedeelte (bijlage IIIb). Daarnaast bestaat het GRUP nog uit volgende afzonderlijke bijlages:

- Het register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikersschade (bijlage IV)
- De plan-MER-screening (bijlage V)
- Het Ruimtelijk Veiligheidsrapport (bijlage VI).

De toelichtingsnota en de bijlagen hebben geen verordenende waarde, maar behouden de waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De toelichtingsnota geeft enkel toelichting bij de verordenende delen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en verduidelijkt op welke manier de planningsopties tot stand gekomen zijn.

Hoofdstuk 1 verwijst naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarvan dit ruimtelijk uitvoeringsplan een uitvoering is.

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van het verloop en de resultaten van het plannings- en overlegproces “*nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal*”. De studie functioneert als kader en biedt een verantwoording voor de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Hoofdstuk 3 gaat in op de bestaande feitelijke en juridische toestand van het projectgebied, met inbegrip van de specifieke milieuaspecten. In dit hoofdstuk wordt ook aangegeven hoe het voorafgaande planningsproces is verlopen en hoe er tot een visie voor de gewenste ontwikkeling werd gekomen. Deze gewenste ontwikkeling vormt de basis voor het uittekenen van het bestemmingsplan en het uitschrijven van de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.



Inleiding

Voorliggend document is een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de zin van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Volgens de Codex bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan:

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer, en, desgevallend, de normen, vermeld in artikel 4.1.12 en 4.1.13 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
- in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval een overzicht van de conclusies van:
 - het planmilieueffectenrapport (in dit geval de plan-MER-screening),
 - de passende beoordeling (dit is niet van toepassing voor dit gebied),
 - het ruimtelijk veiligheidsrapport,
 - andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten (geen in dit gebied).
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. Het register met betrekking tot planschade, planbaten, kapitaal- of gebruikersschadecompensatie hebben een informatief karakter: dit register is als een afzonderlijke bijlage opgenomen (bijlage IV).

Het grafisch plan (Bijlage Ia), het onteigeningsplan en onteigeningstabel (bijlage Ib) en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften (Bijlage II) hebben verordenende kracht.

De teksten en het kaartmateriaal in de toelichtingsnota (Bijlage IIIa en IIIb) geven toelichting bij de verordenende delen en hebben als dusdanig geen verordenende kracht, maar behouden hun waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Bijlage IV van dit plan bevat het 'Register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing zijn'.

Verder zijn nog de op 6 juni 2013 goedgekeurde plan-MER-screeningsnota (Bijlage V) en het op 6 december 2016 goedgekeurde Ruimtelijk Veiligheidsrapport (Bijlage VI) toegevoegd.

Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgemaakt voor het specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter met een gedeelte regionaal bedrijventerrein 'Insteekhaven Lummen' te Lummen en Heusden-Zolder, gelegen aan het Albertkanaal ten noorden van de E314. In het verleden werd dit gebied ook Kolenhaven Lummen genoemd. Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal en de beslissing van de Vlaamse Regering daarover van 23 april 2004. De Vlaamse regering besliste om "prioriteit te geven aan de implementatie van de voorstellen voor inbreiding en herstructurering van reeds bestemde bedrijventerreinen, conform het actieprogramma in het eindrapport deel II van de ENA-stuurgroep (acties 8 tot en met 28) door het coördinatieplatform deze voorstellen allereerst te laten behandelen". Voorliggend plan betreft één van deze gebieden.

Het Economisch Netwerk Albertkanaal wordt gevormd door een grote concentratie van economische activiteiten en is belangrijk voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Vlaanderen. In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd een planningsproces "nadere uitwerking economisch netwerk Albertkanaal" opgestart, waarin een globale visie en ontwikkelingsperspectieven binnen het kader van netwerkvorming worden aangereikt. Het is de bedoeling om deze visie en ontwikkelingsperspectieven te realiseren door het opmaken van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.¹

Het regionaal bedrijventerrein 'Insteekhaven Lummen' is een onderdeel van de gewenste ruimtelijk-economische structuur binnen de deelruimte 'West-Limburg' en is aangeduid als een te herstructureren bestaand bedrijventerrein. Concreet betekent dit de ontwikkeling van een gebied voor regionale watergebonden bedrijvigheid en het optimaliseren van reeds ingenomen delen van het terrein en van het gedeelte van het bedrijventerrein grenzend aan de insteekhaven. Hiervoor zal de perceelsdiepte moeten worden aangepast en is een beperkte herbestemming van natuurgebied naar bedrijventerrein noodzakelijk. Tegelijk wordt een ecologische doelstelling nagestreefd in de Mangelbeekvallei en zal een gedeelte van het bedrijventerrein aan het kanaal worden herbestemd naar natuurgebied om de natuurwaarden en natuurverbindingsfunctie van de vallei te versterken. De ontwikkelingsperspectieven worden met de inwerkingtreding van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan juridisch bindend en leggen zo de basis voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

1 In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De gewenste ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein 'Insteekhaven Lummen' wordt bepaald door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). In dit ruimtelijk beleidsplan staan een aantal uitspraken die bij de uitwerking van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Insteekhaven Lummen' kaderstellend zijn omwille van hun richtinggevend of bindend karakter. In de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is bepaald dat het afbakenen van regionale bedrijventerrein gelegen in het economisch netwerk van het Albertkanaal een bevoegdheid is van het Vlaams Gewest. Deze terreinen worden afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Economisch Netwerk Albertkanaal

In het RSV worden vier basisdoelstellingen vooropgesteld voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen:

1. De selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur.
2. Het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied.
3. Het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen.
4. Het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoer genererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

¹ De studie "Nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal" is in september 2001 opgestart en afgerond in het najaar van 2003.

In uitvoering van de derde basisdoelstelling voorziet het RSV dat in Vlaanderen een aanbodbeleid van circa 7.000 ha bijkomend te bestemmen bedrijventerreinen wordt gerealiseerd. Dit is een gezamenlijke taak voor de Vlaamse overheid, de provincies en de gemeenten.

Het Economisch Netwerk Albertkanaal is in het RSV geselecteerd als belangrijk gebied om dit aanbodbeleid op Vlaams niveau te realiseren. Door de ligging langsheen hoogwaardige verkeers- en vervoersinfrastructuur (Albertkanaal, E313/A13) en door de (potentiële) onderlinge relaties, kunnen de geselecteerde gemeenten fungeren als één netwerk. Het Vlaams gewest wil deze potenties maximaal valoriseren door een gedifferentieerd aanbod aan hoogwaardige bedrijventerreinen te creëren. In dit netwerk van Vlaams niveau is plaats voor zowel watergebonden als niet-watergebonden bedrijvigheid en voor bijkomende hoogwaardige infrastructuur (spoor, leidingen).

In de bindende bepalingen van het RSV zijn o.a. de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder geselecteerd als economische knooppunten in het Economisch Netwerk Albertkanaal. Het Albertkanaal is geselecteerd als hoofdwaterweg, de E314 en E313 als hoofdwegen en het nieuwe op- en afrittencomplex 26bis aan de E313 als primaire weg II (type 4) voor de aan het Albertkanaal gekoppelde bedrijventerreinen.

Ontwikkelingsperspectieven regionale bedrijventerreinen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden algemene ontwikkelingsperspectieven aangegeven voor de lokalisatie en de inrichting van nieuwe regionale bedrijventerreinen. Deze zijn bepalend voor de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter 'Insteekhaven Lummen'. De principes voor lokalisatie en inrichting zijn:

- lokalisatie uitsluitend in de stedelijke gebieden, de gemeenten van het netwerk Albertkanaal en de overige economische knooppunten;
- lokalisatie bij voorkeur aansluitend bij de bestaande bedrijventerreinen;
- verantwoording vanuit een globale ruimtelijke visie op het economisch knooppunt en de positie van het economisch knooppunt in Vlaanderen en in de provincie; in het bijzonder wordt in ieder economisch knooppunt een gewenste ruimtelijk-economische structuur uitgewerkt;
- afstemming van de oppervlakte van het regionaal bedrijventerrein op de reikwijdte en het belang van het economisch knooppunt en de spreiding van bedrijventerreinen in de overige economisch knooppunten in de provincie;
- afstemming van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie op het mobiliteitsprofiel van de voorziene bedrijven (= locatiebeleid); naast de uitwerking van het locatiebeleid dienen ook de in te zetten instrumenten (waaronder ook niet - ruimtelijke instrumenten zoals het organiseren van openbaar en collectief vervoer) te worden aangegeven;
- geen kleinhandelsbedrijven op regionale bedrijventerreinen, tenzij op deze die gedeeltelijk als kleinhandelszone zijn afgebakend;
- ontsluiting uitsluitend en rechtstreeks via primaire wegen of secundaire wegen;
- maximale algemene uitrusting (telecommunicatie, water, gas en elektriciteitsvoorziening, waterzuivering en riolering) en maximale specifieke uitrusting voor de respectievelijke specifieke regionale bedrijventerreinen.

2 Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal

De inhoudelijke elementen opgenomen in het voorstel “nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal” vertalen de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor dit gebied concreet op het terrein en vormen aldus het inhoudelijk kader en basis voor de opmaak van het voorliggende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

2.1 Het doorlopen planningsproces en besluitvorming i.v.m. het economisch netwerk Albertkanaal

In uitvoering van het RSV werd het planningsproces “*Nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal*” in september 2001 opgestart. Het proces werd afgerond in september 2003.

In dit proces werd voor het ganse gebied gewerkt aan een concrete en geïntegreerde visie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling en aan de wijze waarop netwerkvorming gestimuleerd kan worden. In functie hiervan werden plaats en rol aangeduid van nieuwe en bestaande bedrijventerreinen.

Het plannings- en overlegproces is gevoerd in nauwe samenwerking tussen de drie bestuursniveaus (het Vlaams gewest, de provincies Antwerpen en Limburg, de alle betrokken gemeenten m.n. Antwerpen, Beringen, Bilzen, Diepenbeek, Geel, Genk, Grobbendonk, Ham, Hasselt, Herentals, Heusden-Zolder, Laakdal, Lanaken, Lummen, Meerhout, Olen, Ranst, Schilde, Schoten, Tessenderlo, Westerlo, Wijnegem, Wommelgem, Zandhoven, Zutendaal) en verschillende maatschappelijke groepen en geledingen. De samenwerking was opgebouwd uit een procesteam, een stuurgroep en een regionaal bestuurlijk en maatschappelijk forum. Het procesteam bestond uit de opdrachthouders en de opdrachtgever. De stuurgroep was opgebouwd uit beleidsvertegenwoordigers van de bovenlokale bestuursniveaus, aangevuld met de leden van het procesteam. In het regionaal bestuurlijk forum zetelden de gemeenten. Het maatschappelijk forum was samengesteld uit bovenlokale vertegenwoordigers van maatschappelijke actoren.

Het resultaat van dit plannings- en overlegproces is samengevat in het eindrapport “*nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal²*”, dat bestaat uit twee delen. Een eerste deel bevat de analyse en de geïntegreerde visievorming, een tweede deel het advies van de stuurgroep aan de minister met een gebiedsgerichte benadering en een actieprogramma. Het bedrijventerrein ‘Insteekhaven Lummen’ is behandeld in de deelruimte ‘West-Limburg’.

De Vlaamse Regering heeft op 23 april 2004 een beslissing genomen over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Hierin wordt o.a. prioriteit gegeven aan bestaande in te breiden of te herstructureren bedrijventerreinen zoals ‘Insteekhaven Lummen’. De elementen uit het eindrapport vormen hiervoor de basis.

Op basis van verdere besluitvorming zoals de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 werden verschillende studies aangevat. Zo is er een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (2007) opgemaakt voor het ENA alsmede een globale plan-MER-studie (2008-2014). Voor de herstructurering van Insteekhaven Lummen gaf het coördinatieplatform ENA aan NV De Scheepvaart het mandaat om een inrichtingsstudie op te maken en na te gaan welke de mogelijkheden zouden zijn voor realisatie. Deze studie, door het studiebureau Tritel-Hasselt/Technum uitgevoerd in 2007-2011, heeft in 2010 geleid tot een keuze voor één van de onderzochte scenario’s en resulteerde na meer gedetailleerd onderzoek in 2011 tot een structuurschets. Nog verdere concretisering en overleg in verband met milieu, de ontsluiting en de kosten/baten vonden plaats in 2012. Op 21 december 2012 besliste het coördinatieplatform ENA om het voorkeursscenario te herbevestigen, de MER-procedure af te ronden, een traject voor een gewestelijk RUP aan te vangen en de (her)ontwikkeling voor te bereiden. Overleg

² MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, [nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal, eindrapport](#), augustus 2003.

Deze documenten zijn te raadplegen op de website van de Vlaamse Overheid onder ruimtelijke ordening, planningsprocessen (<https://ena.ruimtevlaanderen.be/>)

met de verschillende actoren vond plaats in 2014. De plenaire vergadering vond plaats op 18 december 2014.

De Vlaamse Regering besliste op 17 juli 2015 over de verdere aanpak en de lopende acties in het uitvoeringsprogramma voor het Economisch Netwerk Albertkanaal (conceptnota VR2015 1707 DOC 0893/1). Verschillende actiepunten werden geactualiseerd en afgestemd op nieuwe ontwikkelingen en doelstellingen. Wat betreft de Insteekhaven van Lummen werden met deze beslissing de eerder genomen principiële keuzes voor het inrichtingsscenario (nr. 6) en de ontsluiting (nr. 1) als basis voor het verder vervolg van het planningsproces bevestigd.

2.2 Ruimtevrage vanuit het Structuurplan Vlaanderen en de Provinciale Structuurplannen Antwerpen en Limburg

Conform het RSV kunnen regionale bedrijventerreinen enkel ontwikkeld worden in stedelijke gebieden, specifiek economische knooppunten en het economisch netwerk van het Albertkanaal. Voor elke provincie is er een ruimtebalans voor economische bedrijvigheid opgemaakt. Deze verdeelt de ruimte voor bedrijvigheid in economische knooppunten en andere gemeenten. Binnen het globaal pakket wordt een onderverdeling gemaakt in vier deelpakketten. Eén deelpakket hiervan (pakket 2) wordt toegekend aan de economische knooppunten van het ENA.³ Het ENA kan conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een deel van de ruimtebehoefte voor het grootstedelijk gebied Antwerpen opvangen.

Daardoor ontstaat er kwantitatief een ruime vork voor wat de theoretische taakstelling aan bijkomende bedrijventerreinen betreft. Binnen het proces voor de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal werd gekozen voor een benadering die zoekt naar ruimtelijke potenties op het terrein in plaats van naar een vooropgesteld aantal hectares bedrijventerreinen. Daarbij worden de economische subregio's ingebracht zodat ook in Limburg de ruimtelijke potenties van het Economisch Netwerk Albertkanaal onderzocht worden ondanks het kwantitatief surplus voor deze provincie.

In het ruimtelijke structuurplan van de provincie Limburg wordt geen taakstelling voor het ENA vermeld, maar er wordt rekening gehouden met de subregionale economie. Bij de herziening van 2012 werd voor de planperiode 2007-2010 voor pakket 2 (ENA) een kwantitatieve inschatting gemaakt van 272ha en 396ha⁴. De bedrijventerreinen 'Zolder-Lummen', 'Gestel-Zuid' en 'Insteekhaven' worden omschreven als belangrijke bedrijventerreinen in een specifiek economisch knooppunt.⁵

Lummen is gelegen in de hoofdruimte 'Netwerk Midden-Limburg' en in de deelruimte strokengebied. Het ruimtelijk concept van de hoofdruimte wordt gezien als een netwerk van stedelijke knooppunten, verbonden met belangrijke infrastructuren en gescheiden door open ruimten. Het is fundamenteel verbonden met het Vlaams Economisch Netwerk Albertkanaal, wat als uitzonderlijk belangrijk voor de provinciale economie wordt beschouwd. Zowel vanwege de aanwezige infrastructuur (Albertkanaal, E313, E314 en belangrijke goederenspoorlijn) als het aanbod aan bedrijventerreinen en arbeidskrachten heeft dit gebied alle vermogen om nieuwe bedrijven aan te trekken. Een verdere uitbouw van de dynamiek van het Economisch Netwerk Albertkanaal wordt bewerkstelligd door het uitspelen van de goede ontsluitingsmogelijkheden, maar met respect voor de draagkracht van de ruimte. Het behoud voor de beekvalleien van de Demer, Zwarte Beek en Mangelbeek (rivier- en beekvalleien van provinciaal

³ Daarnaast bestaan er nog pakketten voor groot- en regionaalstedelijke gebieden (pakket 1), kleinstedelijke gebieden en overige economische knooppunten (pakket 3) en gemeenten buiten economische knooppunten (pakket 4).

⁴ PROVINCIE LIMBURG, Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, informatief deel – kwantitatieve taakstellingen, p. 104

⁵ Belangrijke bedrijventerreinen zijn terreinen met een oppervlakte groter dan 50 ha. Zij bepalen samen met de grote bedrijventerreinen (terreinen met een oppervlakte van minstens 350ha) in grote mate de ruimtelijke economische structuur.

niveau) en de leefbaarheid van de aanpalende woonkernen is essentieel. Een deel van het bedrijventerrein 'Insteekhaven' wordt aangeduid als te schrappen door de inrichting als natuureservaat (vallei van de Mangelbeek, natuurverbinding tussen omgeving kasteel Meylandt en Mangelbeek).

De bestaande bedrijvigheid in het zuiden (Heusden-Zolder) en aan de kolenhavenkom blijft behouden. De provincie beschouwt het te behouden gedeelte bedrijventerrein als van lokaal niveau. De provincie Limburg suggereert daarom een aantal mogelijkheden voor de aanleg van bijkomende bedrijventerreinen aan het Vlaams gewest, waaronder een beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein te Lummen in de richting van Hasselt als compensatie voor het schrappen van het zuidelijk deel van het bedrijventerrein 'Insteekhaven'.

De Mangelbeek en het Albertkanaal worden aangeduid als structurerende hydrografische elementen. De Mangelbeekvallei (ten zuiden van de insteekhaven) wordt geselecteerd als onderdeel van een droge natuurverbinding (nr. 32). Ze vormt een verbinding tussen omgeving kasteel Meylandt en Mangelbeek en is gesitueerd op zowel het grondgebied van Lummen als dat van Heusden-Zolder.

2.3 Hypothese gewenste ruimtelijke structuur

Bij de nadere uitwerking van het ENA werd een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor het ENA uitgewerkt. Deze hypothese vormt de inhoudelijke basis voor concrete acties in verband met het te voeren ruimtelijk-economisch beleid. Het opstellen van een hypothese gewenste ruimtelijke structuur is binnen dit proces geen doel maar een tijdelijk 'hulpmiddel' om de verschillende ruimteaanpakken ten opzichte van elkaar én van de ruimtelijke draagkracht af te wegen.

2.3.1 Visie en rol van het ENA

Het ENA beschikt over een sterke concurrentiekracht door onder meer de strategische ligging tussen haven en achterland en de multimodale ontsluitingsstructuur. De potenties van het ENA zullen door de autonome groeikracht van het gebied, de ruimtedruk in (onder meer) Antwerpen en de internationale concurrentiekracht in de toekomst leiden tot een omvangrijke ruimtevraag voor regionale bedrijven. De Vlaamse overheid wil deze bestaande industriële ontwikkelingsas transformeren naar een **geleed ruimtelijk netwerk** van knopen, bedrijvenstrips en scheidende open ruimte. In dit geleed netwerk worden de potenties optimaal benut door het voeren van een aanbodbeleid voor bestaande en bijkomende bedrijventerreinen, met bijzondere aandacht voor multimodaal ontsloten terreinen (voornamelijk watergebonden bedrijventerreinen). Op deze wijze kan netwerkvorming gefaciliteerd worden.⁶

2.3.2 Ruimtelijke concepten

De hypothese gewenste ruimtelijke structuur voor het ENA bestaat uit een aantal ruimtelijke concepten. Zij verduidelijken de visie en duiden hoofdkeuzes aan voor nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

- 1 **ENA als voorportaal en achterland van de zeehavens van de Rijn-Scheldedelta.** Binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) is er een nauwe band met de zeehavens van Antwerpen, Zeebrugge, Vlissingen en Rotterdam. Het ENA functioneert momenteel reeds als achterland. Er is reeds een overloop van bedrijvigheid vanuit de havens naar het achterland. Dit concept drukt uit dat de band met de zeehavens versterkt dient te worden, niet alleen als bestemmingsregio van goederen in het achterland, maar ook als voorportaal of als toegang tot de haven. Het ENA werkt op dit niveau als een netwerk waarbij via alle

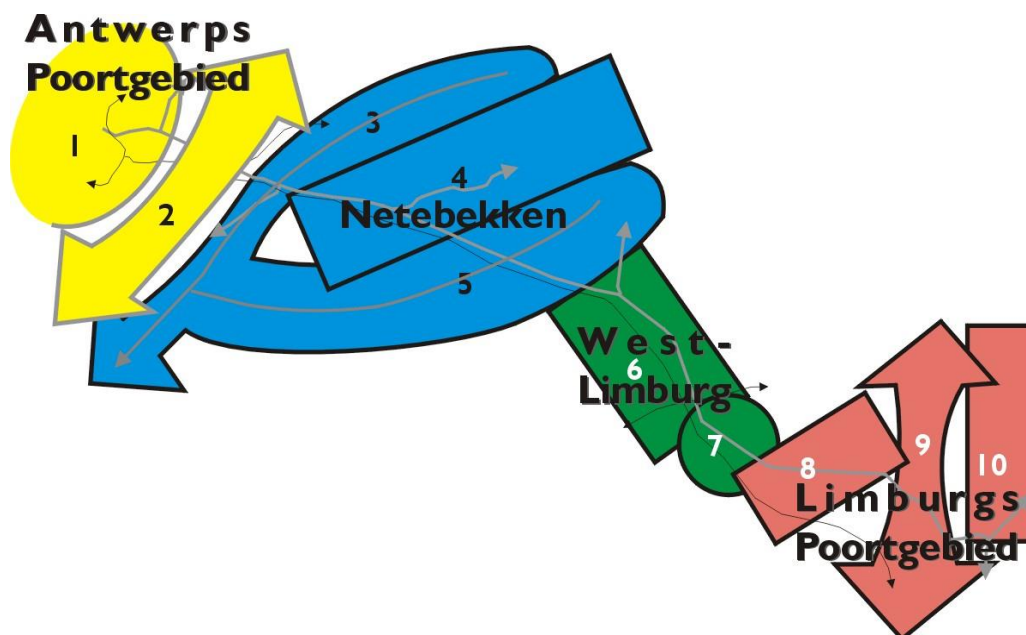
⁶ Vrijwel alle bedrijven in het ENA in de sectoren industrie, handel en logistiek maken deel uit van (internationale) voortbrengingsketens. Verschillende bedrijven hebben sterke onderlinge economische relaties binnen het ENA.

modaliteiten (weg, water, spoor en buisleidingen) vervoersrelaties worden onderhouden met het ENA en de zeehavens.

- 2 **E313/E314-Albertkanaal als drager.** De parallelle structuren van E313 en het Albertkanaal dienen dragende elementen te zijn van de ruimtelijke structuur. Aan deze bundel hangen een aantal belangrijke economische concentraties vast. Binnen het ENA dienen de E313 en het Albertkanaal een belangrijke verbindende functie te hebben tussen deze concentraties en een belangrijke ontsluitende functie naar de haven van Antwerpen en Genk. In het oostelijk deel is bijkomend de E314 een belangrijke dragende infrastructuur. Optioneel kan aan dit concept de parallelle spoorweg - de Montzenlijn – toegevoegd worden die ten zuiden van de bundel E313 en Albertkanaal loopt en enkele belangrijke ontsluitende spoorwegen als zijtakken heeft binnen het ENA.
- 3 **Bundeling in bedrijvenstrips.** Regionale bedrijventerreinen dienen gebundeld in een beperkt aantal bedrijvenstrips voor te komen. Deze strips zijn ruimtelijke concentraties van bedrijven met een bovenregionaal activiteitenpatroon (en goederenstromen) die geacommodeerd worden met voldoende bedrijventerrein en goede ontsluiting (via secundaire wegen, E313 en/of via spoor en de binnenvaart) en waarbinnen afstemming plaatsvindt over de organisatie en efficiënte afwikkeling van het goederenvervoer.
- 4 **Ruimtelijke knopen als bakens.** Knopen dienen de herkenningspunten van het Economisch Netwerk Albertkanaal te zijn op bovenregionaal niveau. Knopen bestaan uit (verzamelingen van) bedrijvenstrips en functioneren als bakens.
- 5 **Multilogistieke bedrijventerreinen en overslagpunten als basis voor netwerkvorming.** Terminals en multilogistieke bedrijventerreinen zijn een ruimtelijke verschijningsvorm van het logistieke netwerk. Het uitrusten van logistieke netwerken via ruimtelijk beleid is het uitgangspunt. Vanuit ruimtelijk beleid worden terminals gefaciliteerd door voldoende bedrijventerreinen in de nabijheid te voorzien en ruimte te reserveren voor multimodale knooppunten in ruime zin (watergebonden bedrijvigheid).
- 6 **Fysisch systeem als grenstellend netwerk.** Het fysisch systeem met de ermee samenhangende natuurlijke, agrarische en landschappelijke structuur dient de basis te zijn voor het afwegingskader ten aanzien van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Het fysisch systeem is het netwerk van beek- en riviervalleien, grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied en de open-ruimteverbindingen tussen deze grote aaneengesloten gebieden. Nieuwe en bestaande ontwikkelingen dienen afgewogen te worden tegen dit fysisch systeem.
- 7 **Deelruimten met een eigen rol.** Binnen het ENA worden – om een gebiedsgericht beleid te kunnen voeren – deelruimten onderscheiden. Elk van de deelruimten heeft zijn rol en eigenheid binnen het ENA. Deze rol en eigenheid hangt o.a. samen met de ligging ten opzichte van andere ruimtelijke structuren.

2.3.3 Hypothese globale gewenste ruimtelijke structuur ENA

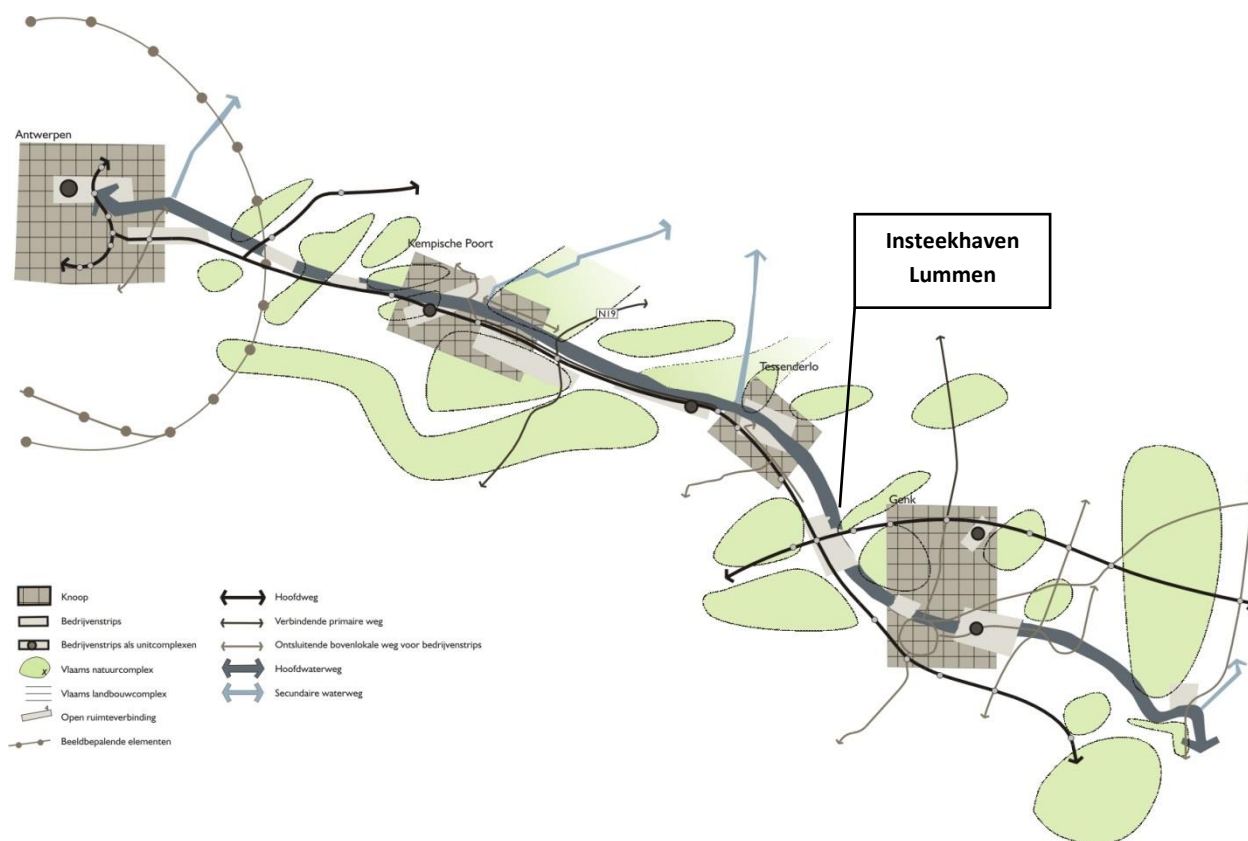
De hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor het ENA is uitgewerkt aan de hand van deelruimten. De deelruimten zijn: het Antwerps Poortgebied rond de knoop Antwerpen als grootstedelijk en randstedelijk gebied, het Netebekken rond de knoop Kempische poort, West-Limburg rond de knoop Tessenderlo en Limburgs Poortgebied rond de knoop Genk en knooppunt E313/E314. Het bedrijventerrein '**Insteekhaven Lummen**' (gemeenten Lummen en Heusden-Zolder) ligt in de deelruimte West-Limburg en heeft omwille van de aanwezigheid van een dok binnen het ENA een rol als watergebonden knooppuntlocatie.



Figuur 1: Aanduiding van de vier deelruimten binnen de globale hypothese gewenste ruimtelijke structuur Economisch Netwerk Albertkanaal

Naast de ruimtelijke knopen worden ook bedrijvenstrips onderscheiden. Bedrijvenstrips zijn gebieden met een concentratie van bedrijventerreinen die een sterke ruimtelijke samenhang vertonen. Nieuwe bedrijventerreinen ontwikkelen zich binnen de bedrijvenstrips. Elke bedrijvenstrip krijgt bij de uitwerking van de deelruimten een gebiedsgerichte invulling. Ruimtelijke relaties tussen bedrijventerreinen als onderdeel van een bedrijvenstrip worden versterkt met respect voor aanwezige open-ruimte structuren. Een hoogwaardige ontsluiting van de bedrijventerreinen in een bedrijvenstrip is gewenst.

Op een aantal plaatsen wordt het economisch netwerk doorsneden door belangrijke open ruimteverbindingen en natuurcomplexen. Deze worden veelal gevormd door lager gelegen natte valleigebiedjes die verbonden zijn aan het natuurlijk systeem van het Groot Schijn, de Kleine en Grote Nete, de Demer en de Maas en hun zijlopen.



Figuur 2: Situering van het terrein Insteekhaven Lummen binnen de hypothese globale gewenste ruimtelijke structuur Economisch Netwerk Albertkanaal

2.3.4 Hypothese globale gewenste ruimtelijke structuur deelruimte West-Limburg

In de deelruimte West-Limburg worden twee bedrijvenstrips onderscheiden: knoop/bedrijvenstrip Tessenderlo en het knooppunt E313-E314 bij klaverblad Lummen). Deze bedrijvenstrips zijn combinaties van bedrijventerreinen die ruimtelijk niet aan elkaar grenzen, maar die toch eerder gelijkaardige kenmerken hebben zoals ontsluiting, typologie, omgevingskenmerken,... Tussen beide bedrijvenstrips is het kleinstedelijk gebied Beringen als een aparte structuur buiten het ENA gelegen. Bedrijvenstrip Tessenderlo bestaat uit de bedrijventerreinen Ravenshout en Schoonhees, bedrijvenstrip knooppunt E313-E314 bestaat uit 'Zolder-Lummen' en de combinatie 'Insteekhaven-Gestel'. De knoop Tessenderlo en bedrijvenstrip Tessenderlo vallen hier samen.

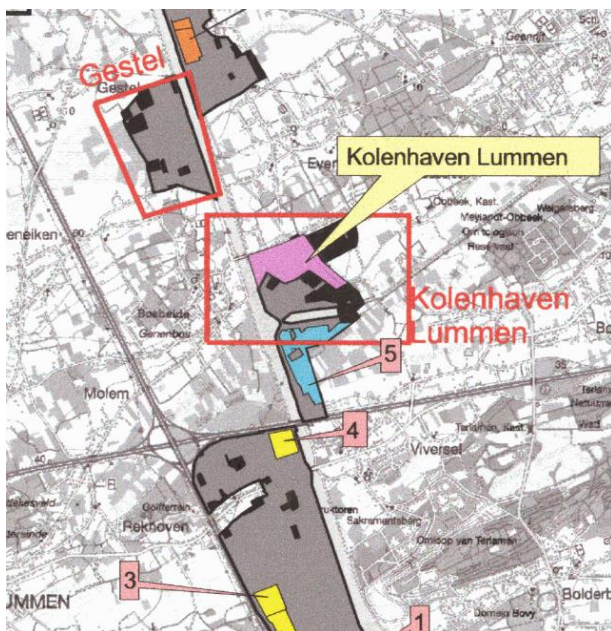
Deze drie structuren krijgen elk hun eigen ontsluiting naar het hoofdwegenet: bedrijvenstrip Tessenderlo via een secundaire ontsluitingsweg naar het verkeerscomplex Tessenderlo N73, Beringen via een primaire weg naar het verkeerscomplex Paal en bedrijvenstrip knooppunt E313-E314 via een te verplaatsen verkeerscomplex van de verkeerswisselaar richting Hasselt.

Deze bedrijvenstrips en Beringen liggen ingebed in een open ruimte-raster waarbij de beekvalleien van het Strokengebied en het gebied Limburgs Vijvergebied – Demervallei de ene richting vormen en dwarsverbindingen tussen de valleien de andere richting. Structuurbepalende beken zijn Grote Laak/Grote Beek, Winterbeek, Zwarte Beek, Helderbeek en Mangelbeek. Er kunnen ruw geschat twee dwarsverbindingen onderscheiden worden: ten noorden van Beringen volledig parallel aan het Albertkanaal en ten zuiden van de E313 tussen Hulst en Tessenderlo. Het raster bestaat binnen de relevante gebieden van het ENA uit natuurverbindingen.

Het 'knooppunt E313-E314' bestaat uit het bedrijventerrein 'Zolder-Lummen' en de combinatie 'Insteekhaven-Gestel'. Het grote knelpunt vandaag voor de bedrijvenstrip is de ontsluiting naar het hoofdwegenstelsel. De verschillende bedrijventerreinen in de bedrijvenstrip worden als één geheel beschouwd en dienen hun eigen ontsluiting naar het hoofdwegenstelsel te krijgen. Hierbij wordt aangegeven om een afzonderlijk op- en afrittencomplex te realiseren in de richting van Hasselt.

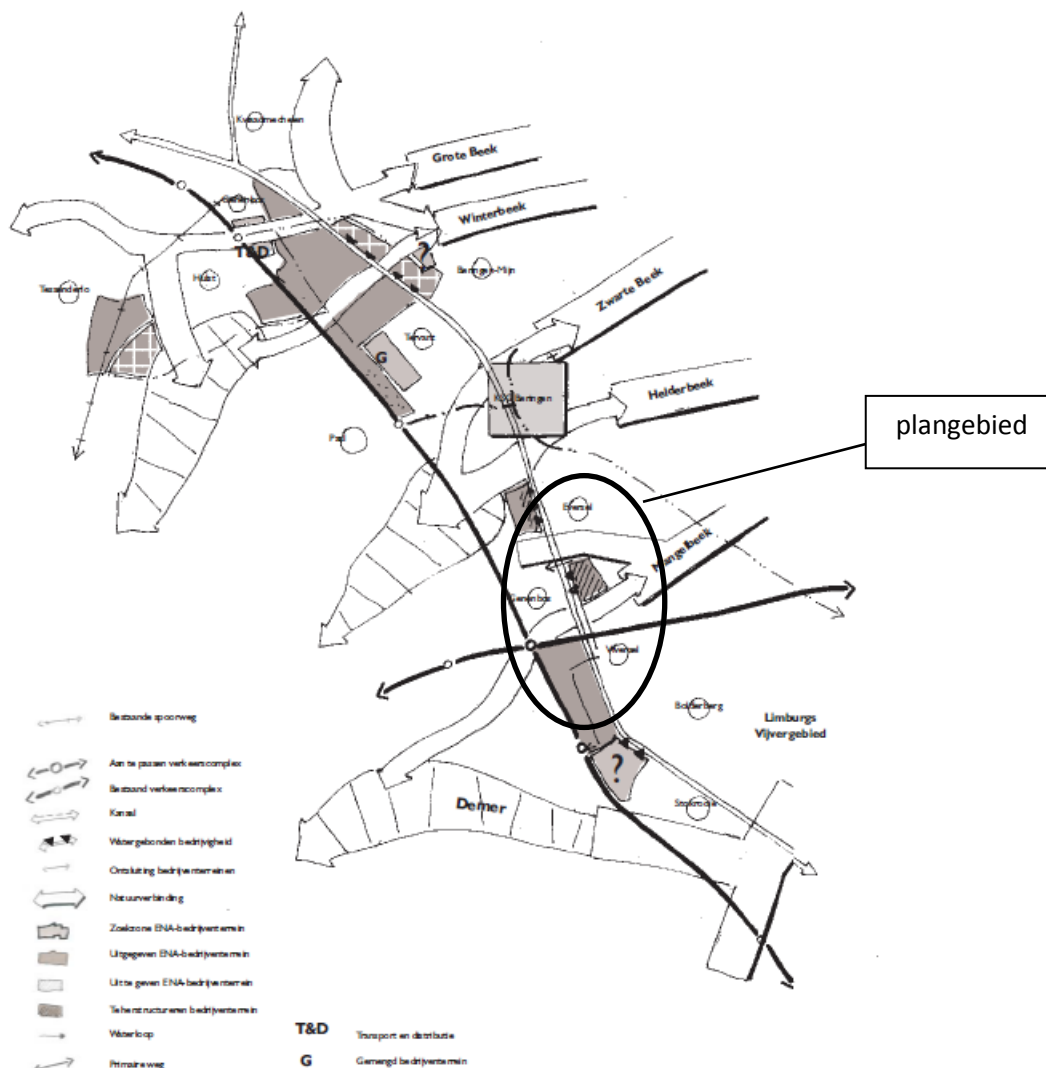
De 'Insteekhaven Lummen' (ook wel Kolenhaven Lummen genoemd) heeft momenteel een bestemming als industriegebied. Deze bestemming bezwaart een natuurontwikkeling in de Mangelbeekvallei, maar laat ook een efficiënte ontwikkeling van het bedrijventerrein onmogelijk. Vandaar dat het in aanmerking komt voor herstructurering in functie van watergebonden bedrijvigheid, gecombineerd met gemengd regionaal bedrijventerrein. Hierbij zijn er drie hoofdoelen:

- Ten noorden van de Mangelbeekvallei – ten zuiden van het dok - kan een betere inplanting en ordening van het bedrijventerrein nagestreefd worden. De omgeving ten zuiden van de Insteekhaven wordt beter benut als bedrijventerrein voor watergebonden activiteiten⁷.
- Het gedeelte van het bedrijventerrein ter hoogte van de Mangelbeek zal herbestemd worden voor de waardevolle natuur. Een gedeelte van het bedrijventerrein wordt hier herbestemd in functie van de open ruimte.
- Een optimale ontsluiting van het terrein en de omgeving wordt gerealiseerd op een wijze dat het de leefbaarheid niet in gedrang komt. Voor de ontsluiting van het gedeelte tussen de Genenbosstraat/Kanaalweg en de Insteekhaven wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd worden om een maximum aan watergebonden kavels te bekomen. Ten zuiden van de brug over de Insteekhaven vormt de bestaande Industriestraat de ontsluiting.



Figuur 3: Insteekhaven Lummen in het ENA uitvoeringsprogramma (deel van West-Limburg), 2003

⁷ ENA, Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal, 2003, Eindrapport deel II.



Figuur 4: Gewenste ruimtelijke structuur voor onderzoeksgebied (studie Nadere uitwerking ENA, 2003).

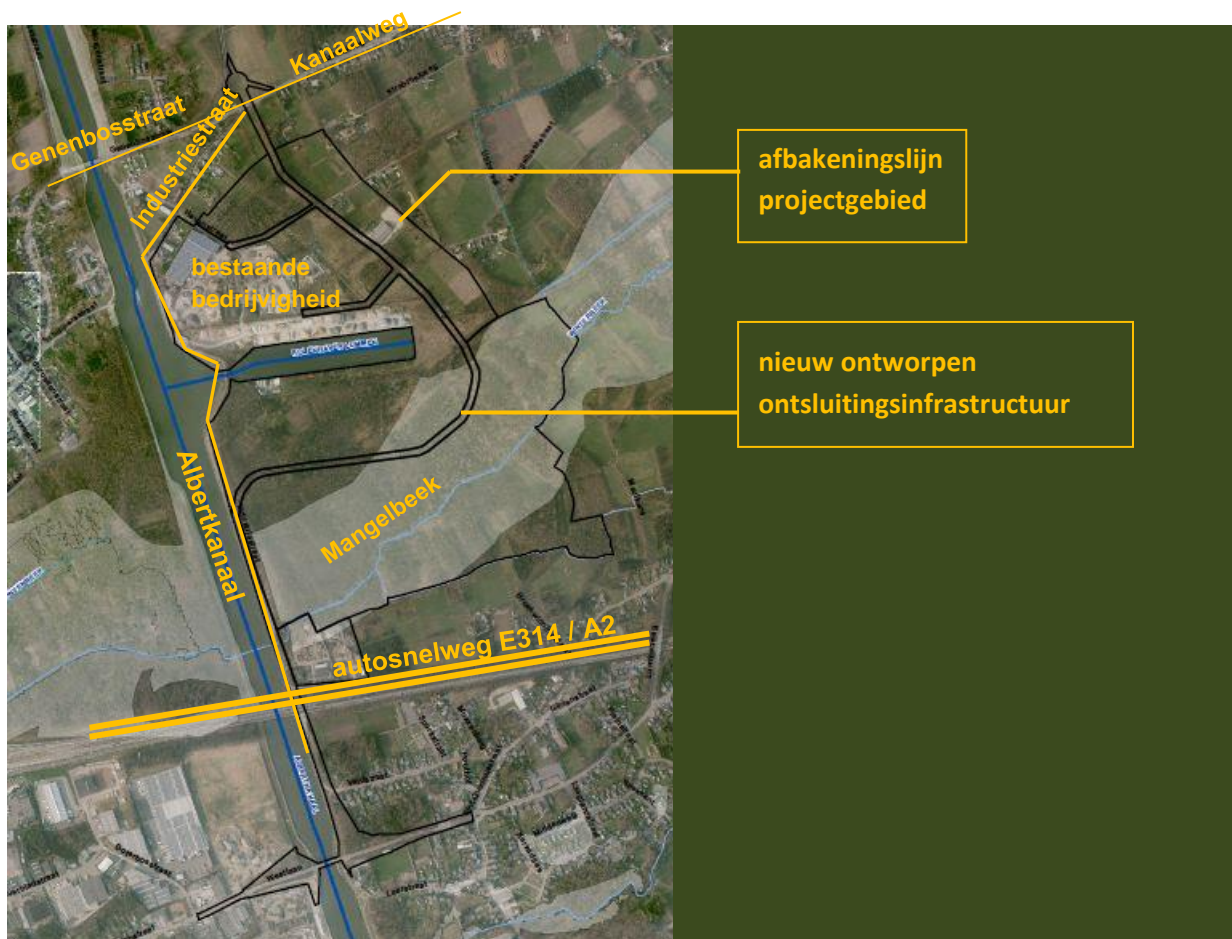
3 Het regionaal bedrijventerrein 'Insteekhaven Lummen'

3.1 Bestaande toestand

3.1.1 Situering en ruimtelijke context

Het gebied spreidt zich uit over twee gemeenten: Lummen en Heusden-Zolder. De grens tussen beide gemeenten wordt gevormd door de Mangelbeek, die door het gebied loopt. Het grootste deel van het gebied is gelegen in de gemeente Lummen ten oosten van het Albertkanaal. De begrenzing in het noorden en noordoosten volgt de grens zoals bepaald in de inrichtingsschets van het gekozen inrichtingsscenario (zie verder), in het zuiden vormen de E314 en Jeugdlaan de grens en het gebied eindigt aan het Albertkanaal in het westen.

De oost-zuidoostelijke grens valt gedeeltelijk samen met de gemeentegrens en het natuurgebied volgens het gewestplan en in het zuiden met het industriegebied volgens het gewestplan.



Figuur 5: Begrenzing van het gebied

3.1.2 Bestaande feitelijke toestand gebied

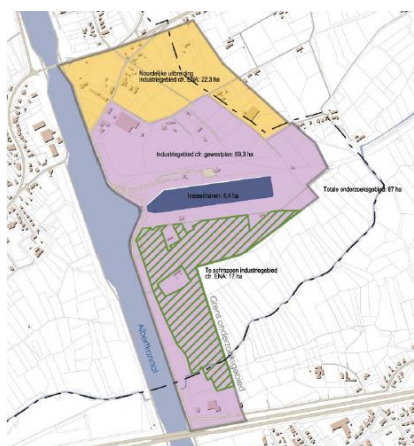
Het gebied is een vrij vlak terrein met weinig hoogteverschillen. Het zuidelijk gelegen deel maakt deel uit van de vallei van de Mangelbeek en is lager gelegen dan de rest van het terrein. Dit hoogteverschil is waarneembaar maar vormt geen echt noemenswaardig verschil. De aanwezige taluds van de oude spoorweg, van de Havenstraat ten zuiden van de insteekhaven en van de brug over de insteekhaven geven een breuk in het nogal vlakke terrein. Afhankelijk van de plek heeft het oorspronkelijk onderzoekgebied vanuit het ENA (dit betreft een ruimer gebied dan het uiteindelijk plangebied – zie onderstaande figuur) een sterk verschillend ruimtelijk voorkomen doch is grotendeels landelijk en heeft een open karakter. In het huidig ruimtelijk voorkomen kan men duidelijk vier deelgebieden onderkennen met een zekere homogeniteit.



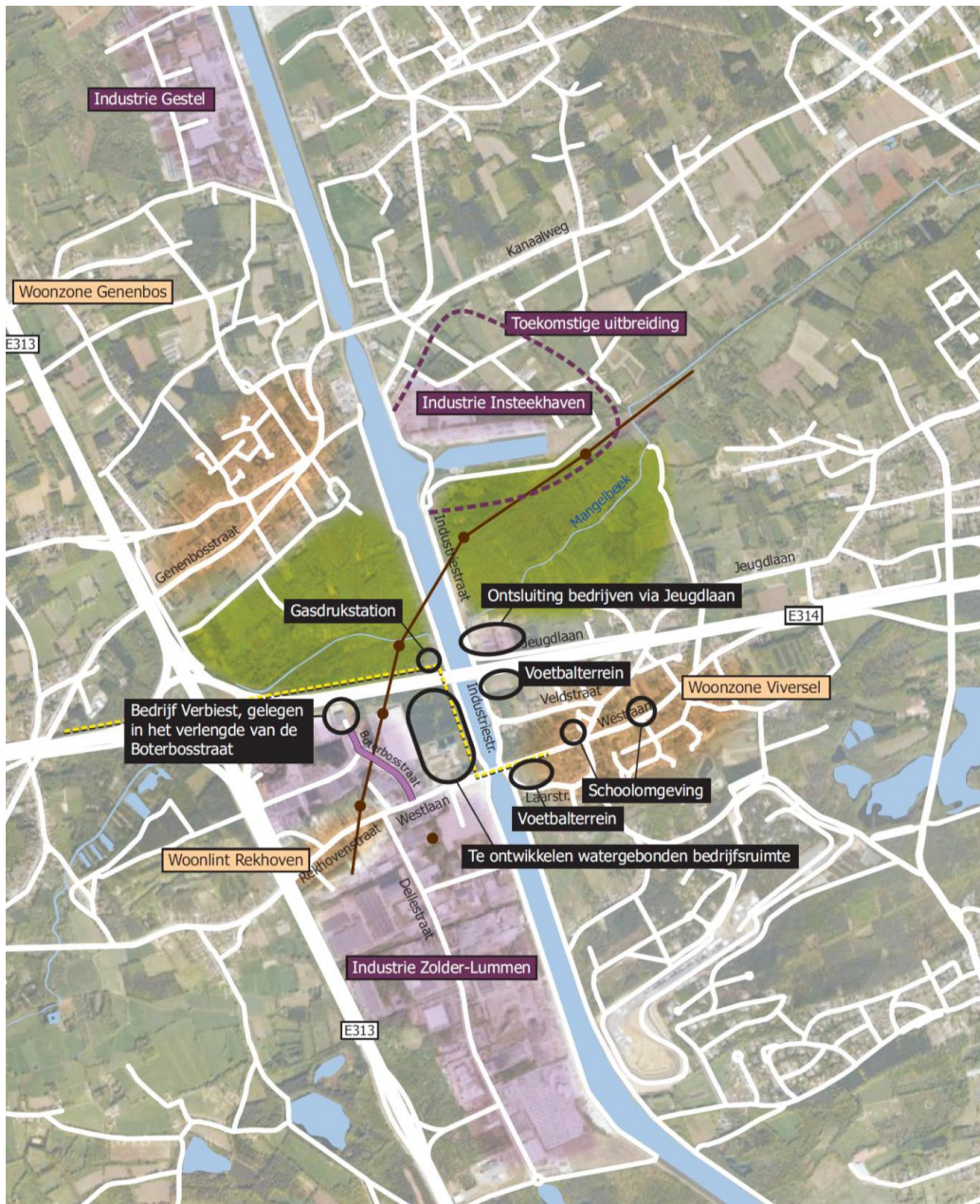
Figuur 6: **Aanduiding 4 deelgebieden**
(oorspronkelijk onderzoeksgebied)

1. **Het noordoostelijk deelgebied** straalt een erg landelijk karakter uit met weilanden, bosjes en verspreid liggende bebouwing. Een cluster van woningen in open bebouwing bevindt zich aan de kruising van de Industriestraat, Havenstraat en Genenbosstraat. De bebouwing in dit deelgebied is, op een manege na, overwegend kleinschalig. De deelruimte bestaat uit een grote onbebouwde ruimte. Weilanden worden afgewisseld met bosjes op kleine kavels. De met vegetatie afgezoomde weilanden versterken het beeld van de kleine kavels. De straten die deze deelruimte ontsluiten zijn smal en soms zelfs onverhard, hetgeen de landelijkheid nog accentueert.
2. De insteekhaven en de noordelijk gelegen terreinen ervan vormen een **tweede halfopen gebied**. Dit gebied wordt gekenmerkt door grootschalige bebouwing en infrastructuren in functie van economische **bedrijvigheid**. Naast de vaste installaties is de zandopslag beeldbepalend in deze zone.
3. **Het derde deelgebied** heeft een hoofdzakelijk natuurlijk voorkomen. Het wordt gevormd door het noordelijk valleigebied van de **Mangelbeek** die meandert door deze deelruimte. Het is een sterk bebost gebied met vooral middeloud loofhout. De percelen zijn lang en smal en gericht naar de beek. Deze percelering is een restant in functie van de waterhuishouding van het vroegere landbouwgebruik. De aanwezige beplanting op de enkele weilanden zijn kenmerkend voor natte gebieden. In deze deelruimte liggen ook enkele woningen. Bij de definitieve gebiedsafbakening werd het zuidelijk gedeelte van het waardevolle valleigebied met de Mangelbeek mee opgenomen, deels volgens gemeentegrens, deels volgens de zonegrens van het gewestplan (zie ook op grafisch plan).
4. De meest zuidelijk gelegen zone vormt een **vierde deelgebied** in het onderzoeksgebied. Deze zone is volledig ingericht in functie van **bedrijvigheid** met klein- en middelgrootschalige bebouwing en opslag.

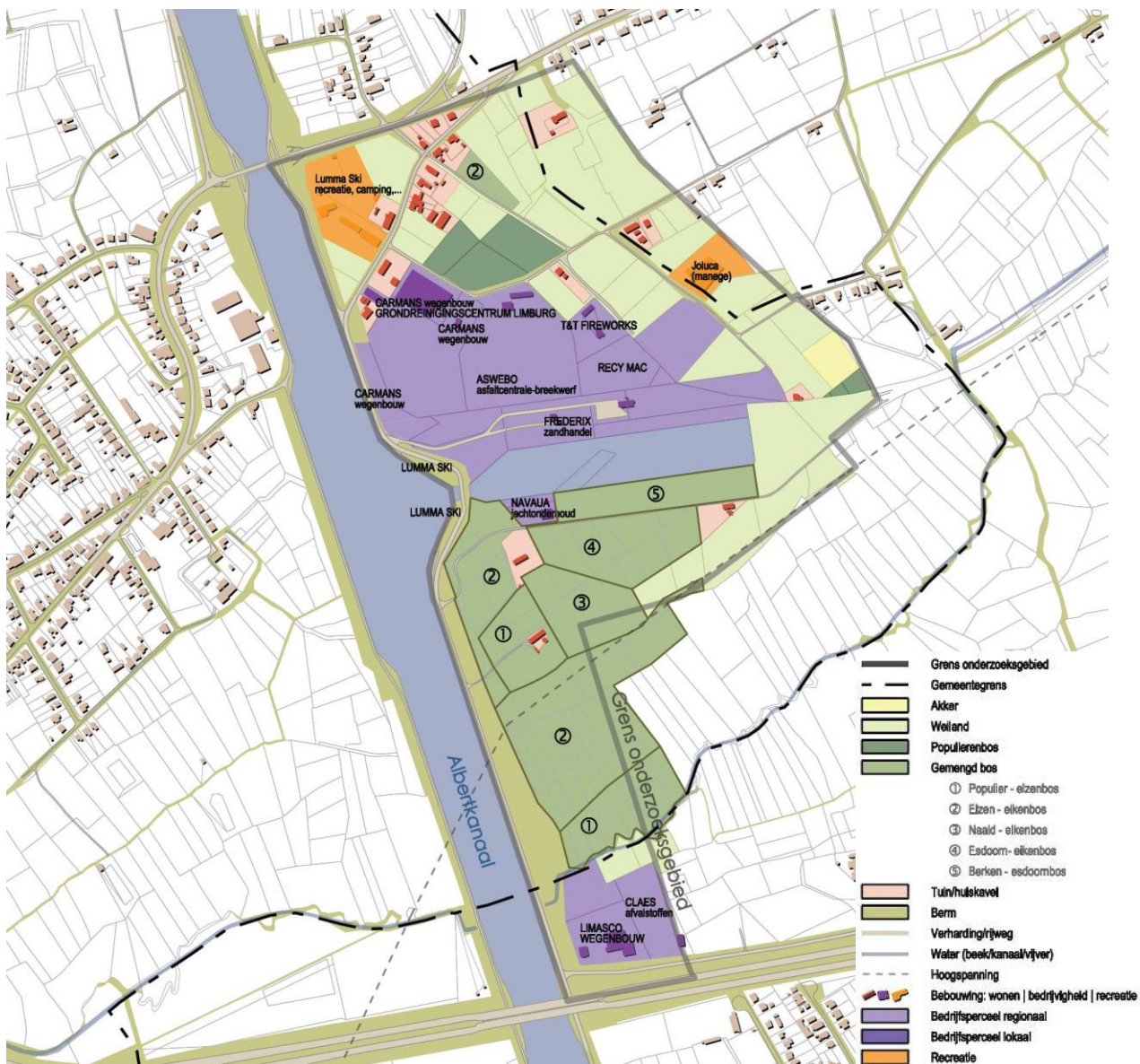
Ten oosten van het onderzoeksgebied strekt zich de open ruimte (kleinschalige akkers en weilanden) verder uit tot aan de bebouwing van Zolder en Heusden. Op de westgrens van het onderzoeksgebied wordt het onderbroken door het Albertkanaal. Het loopt als duidelijk herkenbaar valleigebied verder tot aan de infrastructuur van de verkeerswisselaar E313 en E314. Viversel in het zuiden, Genenbos in het westen en Eversel in het noorden zijn kleine woonkernen die bijna grenzen aan het onderzoeksgebied. Het Albertkanaal ten westen en de E314 ten zuiden van het onderzoeksgebied vormen harde barrières tussen de woonkernen Genenbos en Viversel enerzijds en het onderzoeksgebied anderzijds.



Figuur 7: Oorspronkelijk onderzoeksgebied



Figuur 8: Bestaande ruimtelijke structuur, structuurschets, Technum, 2011



Figuur 9: Bestaande toestand – structuurschets, Technum, 2011

3.1.3 Gebruik en functioneren van het gebied

Het gebied kent diverse ruimtegebruikers. De open ruimte met de kleinschalige landbouw en de naald- en loofbossen is veruit de grootste ruimtegebruiker. Het is een relatief open gebied met weilanden en bosjes. In het zuidelijk deel van het gebied situeert zich het valleigebied van de Mangelbeek met een sterk homogene samenstelling van hoofdzakelijk loofbos. Naast bosjes wordt de open ruimte gekenmerkt door kleinschalige agrarische activiteit, overwegend gebruikt als weiland. De kleine percelen kennen een extensief landbouwgebruik. De economische activiteit situeert zich vooral aan het Albertkanaal en de insteekhaven en op het grondgebied van Heusden-Zolder aan de Jeugdlaan. Ten noorden van de insteekhaven bevinden zich drie bedrijven die een grote oppervlakte (18 ha) in beslag nemen. Bij deze bedrijven vormt opslag een belangrijk element van ruimtebeslag.

Op het grondgebied van Lummen:

- Zandhandel Lummen NV is bedrijvig in zandtransport en gelegen aan de Industriestraat. Dit bedrijf maakt gebruik van de insteekhaven.
- ASWEBO, asfaltcentrale – breekwerf, wegenbouw.
- Het bedrijf Carmans en grondreinigingscentrum Limburg heeft op haar terrein een grote bedrijfsruimte die naar schaal toe de grootste is in het onderzoeksgebied.

Op het grondgebied van Heusden-zolder bevinden zich twee bedrijven aan de Jeugdlaan:

- NV D.S.S.V. / Transpo Daniëls.
- Algemene Onderneming Claes bvba: opslag en mechanische behandeling van inerte afvalstoffen.

In het onderzoeksgebied zijn er nog enkele verspreid liggende bedrijven:

- Navalia Yachts (verkoop, stalling en onderhoud van jachten) is gelegen ten zuiden van de insteekhaven. De bebouwing bestaat uit een loods en verder zijn er op het terrein tijdelijke constructies opgetrokken. Door de aard van het bedrijf bestaat er een functionele relatie met de insteekhaven en het Albertkanaal.
- Houthandel Dullers.

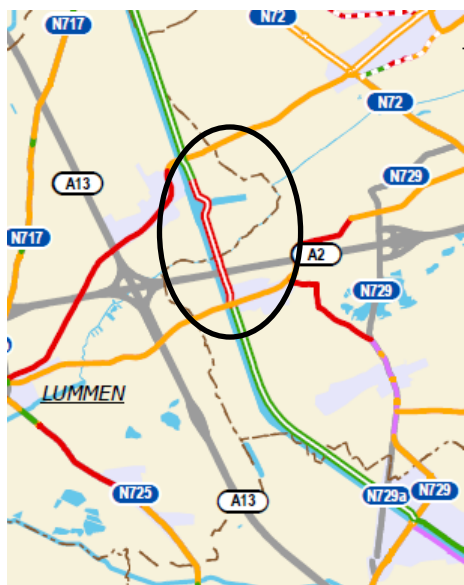
In het onderzoeksgebied liggen een vijftiwintigtal woningen waarvan 13 tot 16 woningen deel uit maken van de cluster rond de Industriestraat, Havenstraat en Genenbosstraat. Deze woningen liggen aan de noordelijke ontsluiting van het onderzoeksgebied. De overige woningen zijn sterk verspreid over het onderzoeksgebied.

Het onderzoeksgebied kent ook een recreatief gebruik met enerzijds de hoogdynamische recreatieve voorziening langs het Albertkanaal in het noorden van het onderzoeksgebied en anderzijds het recreatieve medegebruik van de open ruimte door fietsers en wandelaars.

De driehoek gevormd door het Albertkanaal, de Genenbosstraat en de Industriestraat wordt grotendeels ingenomen door het recreatiecentrum "Lumma-Ski". De accommodatie bestaat uit een kleine camping met voorzieningen, een speeltuin en permanente ligplaatsen van de waterski club. De kade ter hoogte van de brug over de toegang tot de insteekhaven (Industriestraat) wordt door "Lumma-Ski" gebruikt voor het aanmeren van jet-ski's. De paardenhouderij Joluca heeft een grote industriële hal aan de Havenstraat 53. De accommodatie bestaat hoofdzakelijk uit pensionstalling voor acht paarden, binnen- en buitenpiste en een kantine. Net buiten het onderzoeksgebied is een "bed en breakfast" gelegen langs de oude spoorweg en toeristisch fietsroutenetwerk.

Er komen in dit gebied twee vormen van fietsverplaatsingen voor: de functionele verplaatsingen en het recreatieve fietsen. De provincie Limburg tekende voor beide verplaatsingen een netwerk uit: een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en een recreatief fietsroutenetwerk. In de bestaande toestand ligt er voor dit gebied een gedeelte van het bovenlokaal fietsroutenetwerk aan de oostelijke zijde van het Albertkanaal en wordt er gebruik gemaakt van de brug over de Insteekhaven. De jaagpaden langs het kanaal zijn door de Provincie als snelle verbindingen aangeduid, als 'hoofdroutes' voor het functioneel fietsroutenetwerk. De Genenbosstraat die de noordelijke grens vormt van het projectgebied is een belangrijke oostwestelijke fietsas. De weg vormt de logische verbinding tussen Heusden, Genenbos en Lummen. De straat. De Industriestraat is over bijna haar volledige lengte drager van een recreatieve route. Het fietspad langs de Havenstraat krijgt, net buiten het onderzoeksgebied, zijn eigen bedding op het oude spoorwegtracé. Ook het mountainbikenetwerk overlapt dit gebied. (zie kaarten hieronder)

Bij verplaatsing en/of herinrichting van de wegen dient er rekening gehouden te worden met deze recreatieve en functionele fietswegen in het gebied. Conflictsituaties, o.a. met functie bedrijvigheid, dienen vermeden te worden, veilige oversteekplaatsen moeten worden voorzien en ook de toegangswegen naar de bedrijven worden best uitgerust met fietspaden. Alle bestaande verbindingen moeten behouden blijven, zij het met een plaatselijke verlegging van het tracé daar waar noodzakelijk omwille van de herstructurering van het gebied.



Type BFF

- Hoofdroute
- Functionele route
- Alternatieve route

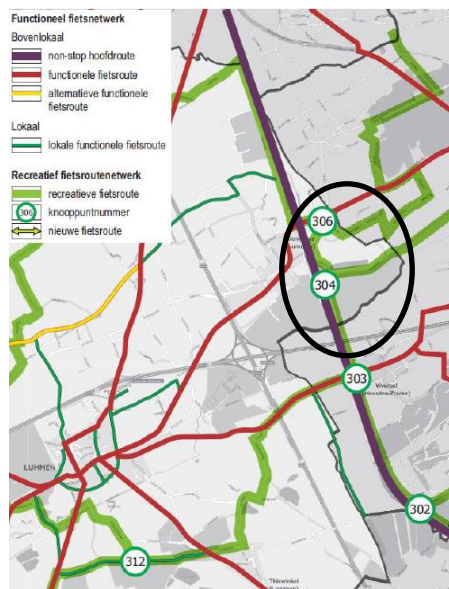
Conformiteit BFF volgens Vademecum Fietsvoorzieningen*

- Conform
- Fietsinfrastructuur aanwezig maar niet conform
- Geen fietsinfrastructuur aanwezig en niet conform
- Niet geïnventariseerd

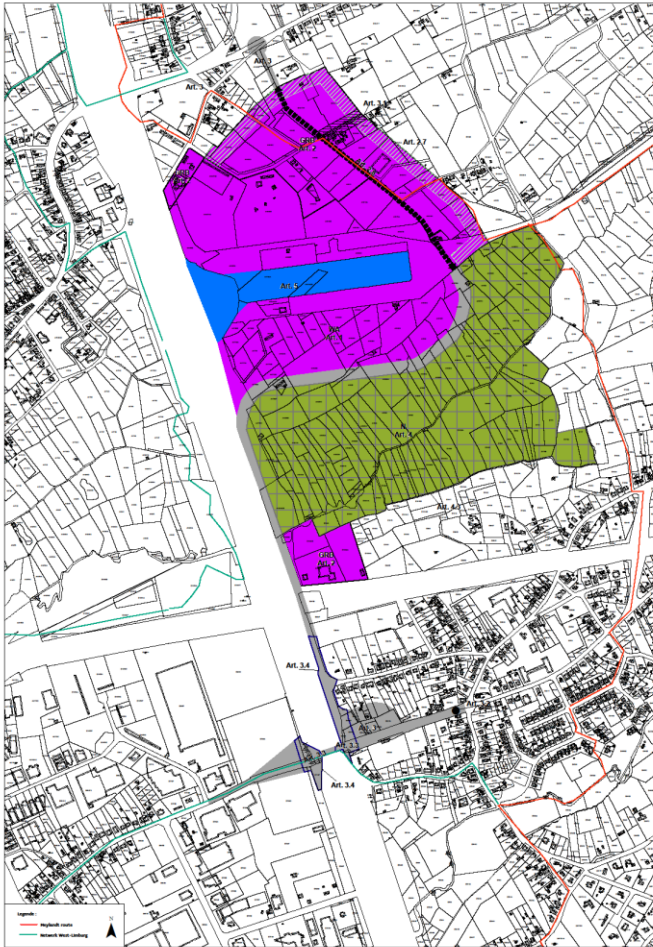
* zoals gekend bij provincies en Vlaamse Overheid

Figuur 10: Fragment kaart 'Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk Limburg' (toestand 2012 – geraadpleegd op website MOW), Provincie Limburg beheert het kaartmateriaal

In het gebied zijn ook gedeeltes van twee routes van het mountainbikenetwerk aanwezig (zie onderstaande figuur: rode lijn is Meylandt route, blauwe lijn is Netwerk West-Limburg). Deze routes moeten zoveel mogelijk gerespecteerd blijven en daar waar aanpassingen noodzakelijk zijn moet erover gewaakt worden (dmv inrichtingsstudie, advisering,... bij vergunningsaanvraag) dat evenwaardige, alternatieve routes worden aangeboden en/of dat nieuwe kruisingen met andere verkeerswegen op een aangepaste, veilige manier uitgevoerd worden zodat de veiligheid van de gebruikers van het netwerk steeds gegarandeerd blijft.



Figuur 11: Fragment kaart 'Toeristisch Fietsrouten netwerk', Provincie Limburg



Figuur 12: Aanduiding van bestaande mountainbikenetwerk in het gebied

De bestaande feitelijke toestand wordt grafisch weergegeven op de hieronder vermelde kaarten.

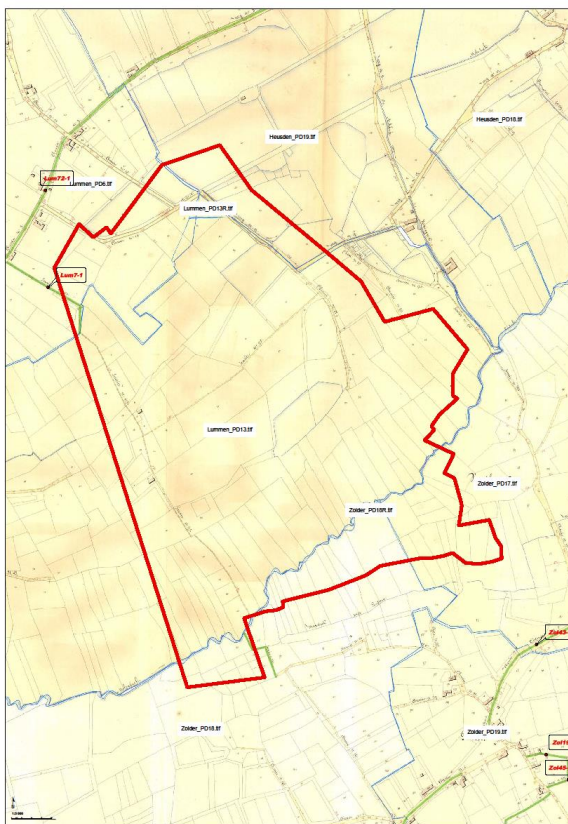
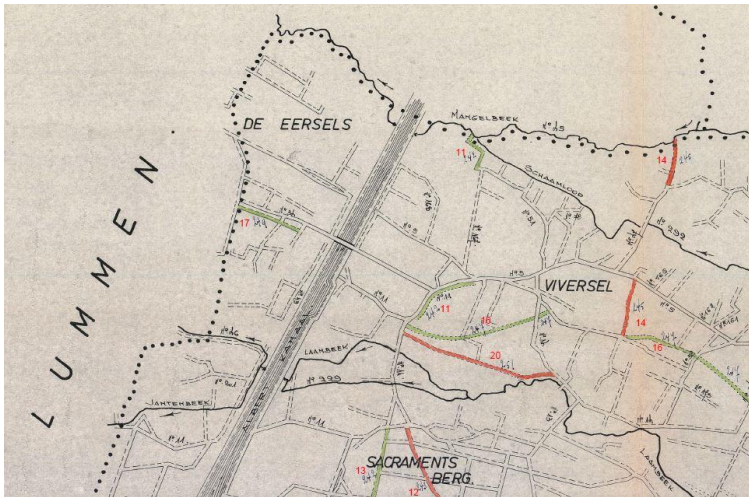
Kaart 0: Situering plangebied

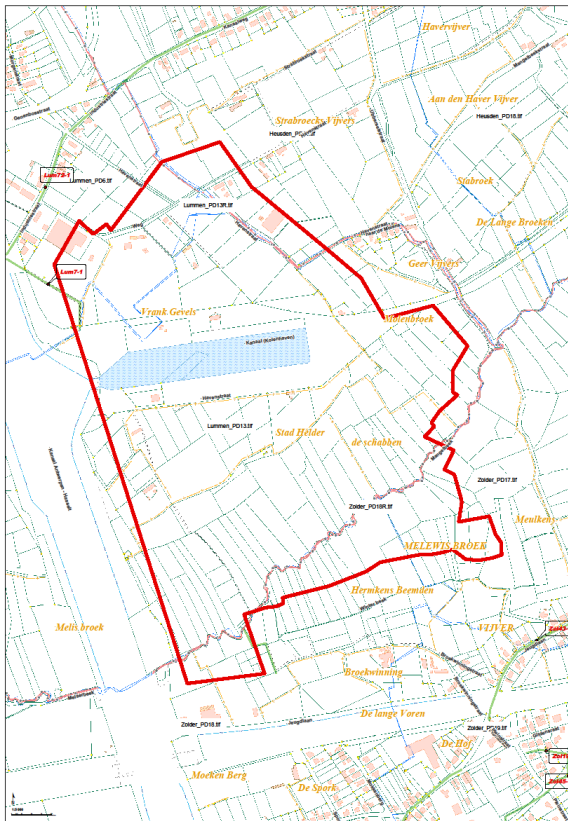
Kaart 1: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen

3.1.4 Bestaande juridische toestand projectgebied en omgeving

De relevante elementen van de bestaande juridische toestand worden tekstueel weergegeven in onderstaande tabel.

Type	In het gebied
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Hasselt-Genk KB 3 april 1979 en wijziging van 6 oktober 2000 BVR. Het plangebied is gelegen in de bestemmingen agrarisch gebied, industriegebied, gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, natuurgebied, woongebied, gebied voor dagrecreatie, bosgebied, bestaande waterweg en reservatiestrook.
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Verkavelingsvergunning	Geen
Beschermd monument	Geen
Beschermd landschap	Geen
Beschermd dorpsgezicht	Geen
Beschermd stadsgezicht	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	Geen.
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	Geen.
Ramsargebieden	Geen.
Gebieden van het duinendecreet	Geen.
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	Geen.
Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen.
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Geen
Bosreservaten	Bosreservaat Melisbroek-Viversel
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Bevaarbare waterlopen	Albertkanaal
Onbevaarbare waterlopen	Mangelbeek, 2 ^{de} cat. en Schaamloop 3 ^{de} cat.
Gewestwegen	Autosnelweg E314/A2
Spoorwegen	Geen.
Buurtwegen	Buurtweg 12, nu Havenstraat (Heusden-Zolder) Buurtweg 15, nu Havenstraat (Lummen) Voetweg 173, noordelijk deel afgeschaft door de deputatie op 10 december 1992 (Lummen) Voetweg 175 (Lummen) Buurtweg 90 (Lummen) Buurtweg 91 (Lummen)





Figuur 13: Bestaande buurt- en voetwegen (bron: Provincie Limburg, Dienst Mobiliteit en Routenwerken)

De bestaande juridische toestand wordt grafisch weergegeven op de hieronder vermelde kaarten in bijlage.

Kaart 2: Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

Kaart 3: Bestaande juridische toestand: andere plannen

3.2 Inhoudelijke elementen uit het doorlopen plannings- en besluitvormingsproces

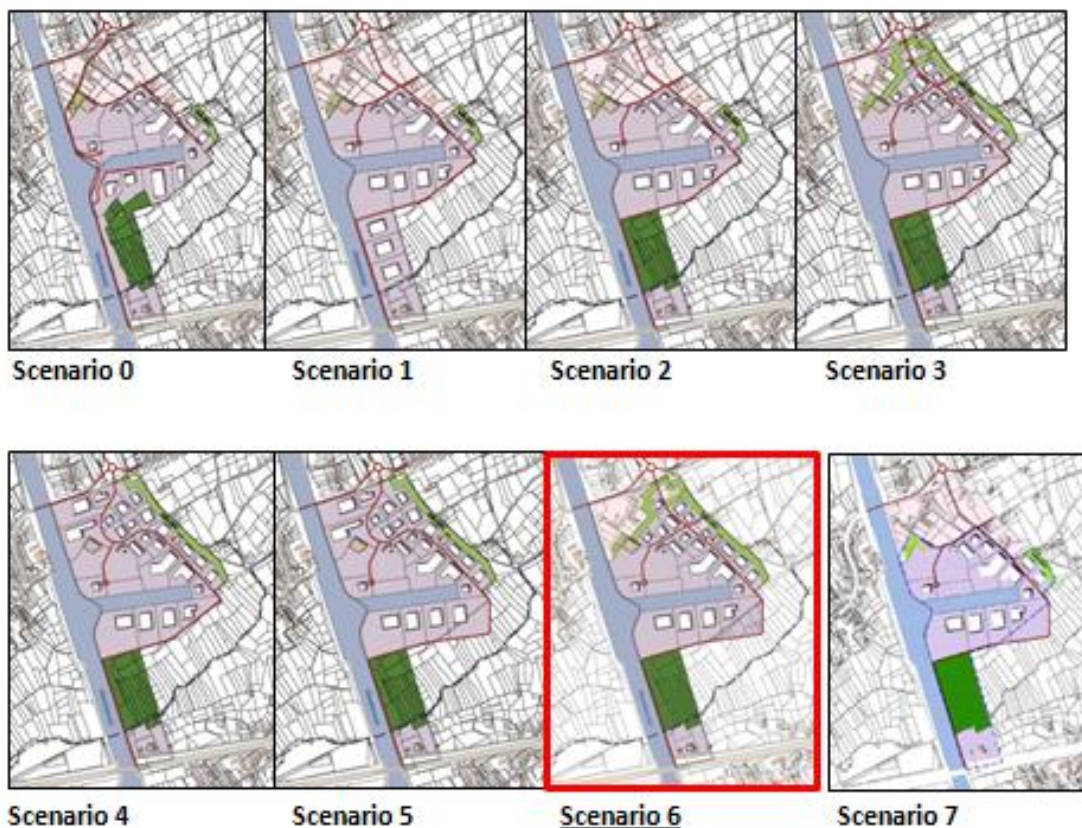
3.2.1 Inhoudelijke elementen vanuit het proces nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal

Beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004 over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal.

In het kader van de ENA-studie ‘nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal’ werd het bedrijventerrein Insteekhaven Lummen (binnen de ENA-studie aangeduid als ‘Kolenhaven Lummen’) aangeduid als een te herstructureren bestaand bedrijventerrein. De totale te ontwikkelen oppervlakte volgens het ENA bedraagt 70 ha. Naast het huidige industriegebied volgens het gewestplan (60,3 ha) en de insteekhaven zelf (4,4 ha) werd destijds een zoekzone (uitbreidingszone) ten noorden en noordoosten van het bestaande bedrijventerrein aangeduid (22,3 ha – gele zone op onderstaande figuur). In het zuiden van het gebied, ter hoogte van de Mangelbeekvallei, is anderzijds 17 ha van het bestaande industriegebied aangeduid om te schrappen ten behoeve van de bestemming natuur in de Mangelbeekvallei.

Beslissing van het coördinatieplatform ENA (C-ENA) 25 januari 2010 over het voorkeurscenario - structuurschets projectgebied.

Volgend op de ENA-studie is voor de locatie Insteekhaven Lummen op initiatief van De Scheepvaart NV onderzoek gedaan naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor het gebied (opdracht Tritel Hasselt – Technum Tractebel Engineering nv). Door middel van een integrale afweging werden verschillende inrichtingsscenario’s voor het ENA bedrijventerrein onderzocht:



Figuur 14: Inrichtingsscenario’s (studie Tractebel Hasselt /Technum, 2007-2011)

Scenario 0: nulscenario – ongewijzigd beleid

Scenario 1: realisatie gewestplan

Scenario 2: bedrijvigheid binnen grenzen gewestplan, met groene corridor

Scenario 3: ontwikkeling ENA-uitbreidingszone met behoud van woningen en recreatie

Scenario 4: volledige ontwikkeling ENA-uitbreidingszone, verdwijnen van de woningen en recreatie

Scenario 5: ontwikkeling buiten grenzen gewestplan en ENA-uitbreidingszone: optimalisatie bedrijfspercelen langs de zuidelijke kade van de insteekhaven

Scenario 6: ontwikkeling buiten grenzen gewestplan en ENA-uitbreidingszone, met behoud van woningen: optimalisatie bedrijfspercelen langs de zuidelijke kade van de insteekhaven

Scenario 7: uitbreiding van scenario 2 en 5: alle woningen blijven behouden + perceelsdiepte 230m ten zuiden van de insteekhaven

Uit deze integrale afweging, rekening houdend met economische en financiële aspecten, belangen van bewoners en eigenaars, mobiliteitseffecten en milieu-aspecten, werd afgeleid dat **scenario 6** het meest beantwoordde aan de doelstellingen:

- De noordelijke ENA-uitbreidingszone wordt in dit scenario niet volledig gebruikt. De bestaande woningen en de waterskiclub kunnen hierdoor behouden blijven. Buffering wordt voorzien.
- Niet de volledige oppervlakte industriegebied volgens het gewestplan wordt aangesproken: ten noorden van de Mangelbeek, in de open ruimteverbinding, wordt ca. 10 ha herbestemd in functie van natuurontwikkeling. De overige 7 ha (verschil met de 17 ha te schrappen industriegebied in het ENA-plan) blijft bestemd als industriegebied, aangezien hierop reeds een bestaand bedrijf gevestigd is (ten zuiden van de Mangelbeek).
- Ten zuidoosten van de insteekhaven is de perceelsdiepte voor watergebonden bedrijvigheid te beperkt. Het scenario stelt een uitbreiding van industriegebied (2,6 ha) voor in de bestemmingszone natuur waardoor watergebonden bedrijvigheid mogelijk wordt.
- De oppervlakte van het bedrijventerrein bedraagt in totaal 62 ha, waarvan 42 ha watergebonden zal zijn.
- Een oostelijke buffer schermt de bedrijvigheid af van het open ruimtegebied in Heusden-Zolder.
- Een nieuwe ontsluitingsweg volgt ten zuiden van de insteekhaven, bij benadering de rand van de gewestplanafbakening en scheidt de bedrijvigheid van de natuurontwikkeling. De ontsluiting verloopt deels langs bestaande wegenstracés. De Industriestraat met de bestaande bebouwing wordt in het noorden een woonstraat (doodlopend).
- Tevens wordt ruimte (een bouwvrije strook) gereserveerd voor de ontsluiting van de eventueel te ontwikkelen KMO-zone Ubbersel.

Het Coördinatieplatform ENA (C-ENA) heeft op 25 januari 2010 beslist dat inrichtingsscenario 6 verder uitgewerkt zal worden. NV DE Scheepvaart werd aangeduid als trekker voor deze opdracht.



Studie structuurschets – eindrapport (door Tritel), september 2011

Verdere verfijning van het voorkeurscenario (ruimtelijk concept, ontsluitingsprincipes, inplanting volumes, groenstructuur, enz.) geeft inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied en leidt tot een structuurschets die kan gebruikt worden als basis voor de verdere realisatie van het gebied.



Figuur 15: Structuurschets (variant A en B), 2011

Onderzoek ontsluiting.

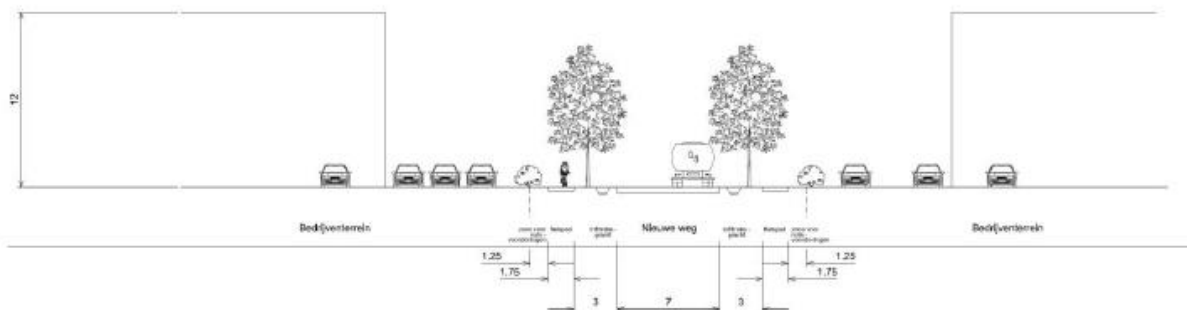
De hoofdontsluitingsas fungeert als centrale drager en vormt de ruggengraat van het gebied. Hierop wordt zowel de ontsluiting naar de omliggende industrieterreinen als de interne ontsluiting van de Insteekhaven aangetakt. De as is een bundeling van infrastructuur (nutsleidingen, waterbuffering, fietspaden, e.d.) waarop diverse voorzieningen en structuren uit de omgeving worden opgehangen (ook fietspadstructuur, e.d.).

De inrichting van deze nieuwe ontsluitingsweg en de overgang van bedrijventerrein naar valleigebied werden uitgewerkt en weergegeven in **profielschetsen** (zie verder).

Centrale groene ontsluitingsas

De centrale ontsluitingsas takt aan op de Kanaalweg/Genebosstraat in het noorden en aan de Industriestraat richting Viversel in het zuiden, vormt een structuurbepalend element en zal worden uitgebouwd als groene ader doorheen het bedrijventerrein (een ruime 2x1 rijweg met open grachten en laanbeplanting) waarop kleinere insteken kunnen worden opgehangen. De grachten en de bomen zorgen voor een afscherming van het vrijliggend fietspad aan beide zijden van het tracé (zie profielschetsen). Naast het fietspad wordt nog ruimte voorzien voor nutsleidingen. De centrale drager ligt hoofdzakelijk aan de rand van het bedrijventerrein. Een maximaal behoud van de perceelsdiepte en de oppervlakte van het bedrijventerrein wordt nagestreefd waarbij de nodige diepte van de watergebonden percelen wordt gegarandeerd en de bochtstralen werden afgestemd op een lage snelheid (maximale snelheid 50km/u met veiligheidsmarge tot 70km/u). Het verloop van de hoofdtracé zorgt voor een extra snelheidsremming wat de verkeersveiligheid ten goede komt (in- en uitritten

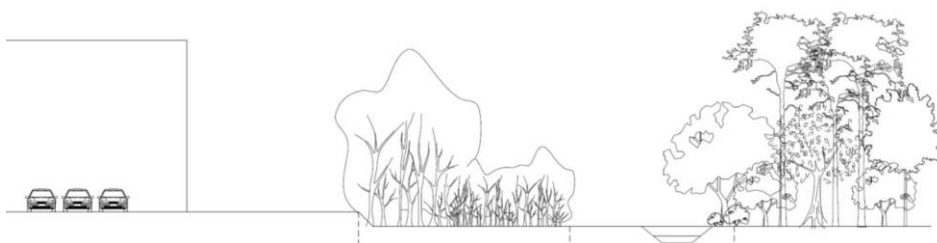
bedrijventerreinen). Op de centrale ontsluitingsas kan ook de ontsluiting van een eventuele toekomstige ontwikkeling van de KMO-zone Ubbersel worden aangetakt.



Figuur 16: Profielschets groene inrichting ontsluitingsweg met fietspaden, structuurschets, 2011

Waterbuffer

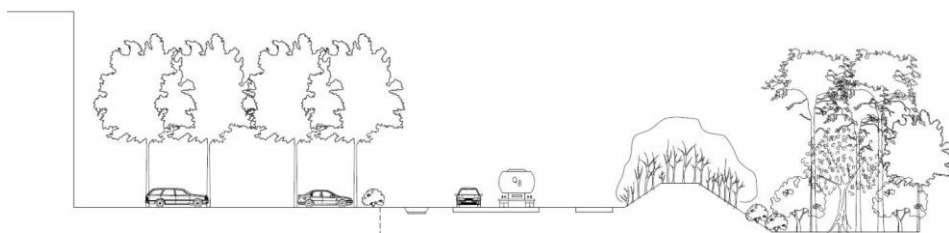
Voor de afvoer van het hemelwater is het bedrijventerrein afhankelijk van de Mangelbeek (rechtstreekse afvoer naar het Albertkanaal is niet toegestaan). Het water afkomstig van het bedrijventerrein dient maximaal te worden gebufferd op de bedrijfspercelen zelf (groendaken, waterdoorlatende verharding, e.d.). Het water van het openbaar domein zal in grachten worden opgevangen en vertraagd worden afgevoerd naar de Mangelbeek via een ruime afwateringsgracht in de groene bufferzone rond het bedrijventerrein. In ieder geval mag de afwatering van de omliggende gebieden niet belemmerd worden door de inrichting van het bedrijventerrein. Het valleigebied biedt mogelijkheden tot het inrichten van een natuurlijke waterzuiveringsinstallatie.



Figuur 17: Profielschets inrichting afwateringsgracht, structuurschets, 2011

Groene buffer

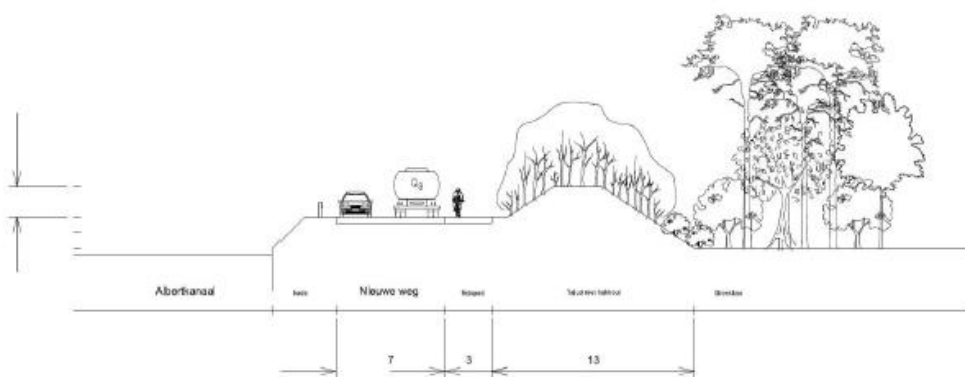
De buffer loopt rondom het bedrijventerrein als uitloper van de vallei van de Mangelbeek. De buffer dient te worden opgebouwd als een krachtige groenstructuur die blijvend het bedrijvenlandschap zal afschermen en bepalen. De bundeling van groen met de afvoer van water geeft kansen voor duurzame ontwikkelingen als corridor tussen de vallei van de Mangelbeek en omliggende groenstructuren. De groene buffer wordt hier voorzien van een talud met hakhoutbeheer. Het talud met de dichte groenstructuur heeft bovendien een geluidsdempende werking naar de omgeving toe.



Figuur 18: Profielschets inrichting groenbuffer thv de vallei van de Mangelbeek, Structuurschets, 2011

Fietsroutenetwerk – trage verbindingen

Samen met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg rondom de Insteekhaven, wordt bij voorkeur een vrijliggend tweerichtingsfietspad gerealiseerd dat zowel dienst kan doen voor functionele verplaatsingen als voor het recreatieve fietsverkeer. Ten noorden van de Insteekhaven wordt de recreatieve fietser terug naar het Albertkanaal geleid via de Genenbosstraat, ten zuiden verloopt het fietspad verder langs de nieuw in te richten Industrieweg. Het fietspad, gelegen op de oude spoorweg, takt aan op de nieuwe ontsluitingsas en kent een vervolg langs deze hoofdas naar het kanaal enerzijds en de Genebosstraat anderzijds.



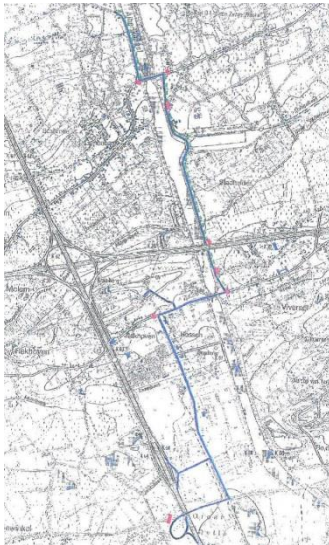
Figuur 19: Profielschets inrichting ontsluitingsweg met aanliggend fietspad thv het Albertkanaal en de Mangelbeekvallei, structuurschets, 2011

De huidige Industriestraat wordt afgekoppeld van het bedrijventerrein en zal enkel als woonstraat functioneren. Het recreatiegebied (Lumma Ski) wordt eveneens ontsloten via de Industriestraat. De Havenstraat, gekoppeld aan de Industriestraat, kan gedeeltelijk behouden blijven als trage as.

Relatie met plan-MER en GRUP ‘Verkeerswisselaar Lummen’

De Verkeerswisselaar Lummen is één van de gerealiseerde ENA acties. Het betreft de herinrichting van de verkeerswisselaar E313/E314 en de aanleg van een op- en afrittencomplex voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen van Lummen en Heusden-Zolder. Het plan-MER ‘Verkeerswisselaar Lummen’ werd goedgekeurd op 16 mei 2003. Verschillende scenario’s werden daartoe uitgewerkt en hieruit werd voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen een voorkeurtracé naar voor geschoven: één aansluitingscomplex op de E313 ten oosten van het Albertkanaal met een westelijk op- en afritcomplex ten zuiden van de Opworpsstraat en een oostelijk op- en afritcomplex vanaf de parking E313 naar de Dellestraat (zie figuur). Het tracé verloopt langs de Opworpsstraat, Dellestraat, Westlaan tot aan de oostelijke zijde van het Albertkanaal. Hier wordt een rotonde voorzien met een doorsteek naar de

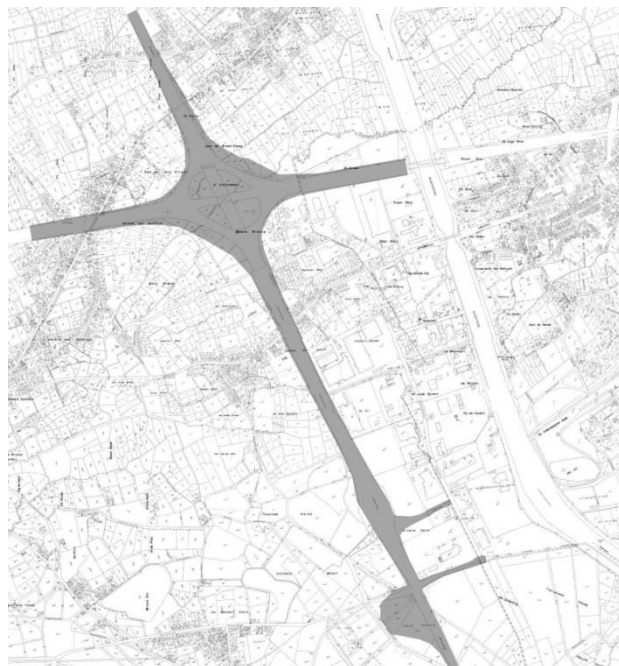
oostelijke ontsluitingsweg langs het Albertkanaal. De bestaande ontsluitingsweg wordt gevolgd tot aan de Genenbosstraat waar ook een rotonde wordt ingetekend. Het gebied Lummen-Insteekhaven wordt rechtstreeks ontsloten via een nieuwe weg ten noorden van de insteekhaven. Het gewestelijk GRUP voor de Verkeerswisselaar werd goedgekeurd op 10.11.2006, de realisatie is afgerond in 2013.



Figuur 20:
Voorkeurscenario ontsluiting
bedrijventerreinen (plan-MER
'Verkeerswisselaar Lummen')



Figuur 21: ENA-actie Verkeerswisselaar Lummen, gerealiseerd in 2013



Figuur 22:
Grafisch plan GRUP Verkeerswisselaar
Lummen, goedgekeurd op 10.11.2006

Beslissing van de Vlaamse Regering van 17 juli 2015 over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal.

De Vlaamse Regering besliste op 17 juli 2015 over de verdere aanpak en de lopende acties in het uitvoeringsprogramma voor het Economisch Netwerk Albertkanaal (conceptnota VR2015 1707 DOC 0893/1). Verschillende actiepunten werden geactualiseerd en afgestemd op nieuwe ontwikkelingen en doelstellingen. Wat betreft de Insteekhaven van Lummen werden met deze beslissing de eerder genomen principiële keuzes voor het inrichtingscenario (nr. 6) en de ontsluiting (nr. 1) als basis voor het verder vervolg van het planningsproces bevestigd.

3.2.2 **Milieueffectbeoordeling en milieuverklaring**

Een aantal genomen opties in voorliggend plan staan in relatie met of komen rechtstreeks voort uit de onderzoeken naar milieueffecten. Deze onderzoeken werden uitgevoerd naar aanleiding van de herinrichting van de verkeerswisselaar in Lummen, de vraag naar de milieueffecten van de bedrijventerreinen van het globale ENA-project Antwerpen-Limburg en de plan-MER-screening (met uitgebreid onderzoek naar de ontsluiting en haalbaarheid) van de herstructurering van het gebied Insteekhaven Lummen. Hieronder volgt een kort overzicht met de belangrijkste elementen uit deze onderzoeken.

Relatie met plan-MER Verkeerswisselaar Lummen

Voor de herinrichting van de verkeerswisselaar A2/A13 of E314/E313 te Lummen en de aanleg van een op- en afritcomplex voor de ontsluiting van de industrieterreinen van Lummen en Heusden-Zolder werd een milieueffectrapport opgemaakt in opdracht van de initiatiefnemer Agentschap Wegen en Verkeer Limburg. Voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning voor het uitvoeren van het project was de opmaak van een MER noodzakelijk. In dit MER werd nagegaan welke de milieugevolgen van het project zouden zijn. Indien ernstige milieueffecten verwacht werden, moest er nagegaan worden op welke manier deze effecten voorkomen, verminderd of eventueel gecompenseerd kunnen worden. Aangezien de rechtstreekse aansluiting van de industriegebieden van Lummen en Heusden-Zolder (Lummen-Zolder, Lummen-Kolenhaven/Insteekhaven en Lummen-Gestel) op de oude verkeerswisselaar mee oorzaak waren van de capaciteits- en verkeersveiligheidsproblemen, was het behoud hiervan niet mogelijk en moest een alternatieve ontsluiting onderzocht worden. Het op- en afritcomplex ter hoogte van de parking langs de E313 en de Opworpstraat te Lummen werd intussen reeds gerealiseerd. De ontsluiting van de industriegebieden van Lummen en Heusden-Zolder maken grotendeels deel uit van het voorliggend plan.

Uit dit plan-MER blijkt dat het voorgestelde (voorkeur-)tracé (zie eerder) ten oosten van het Albertkanaal, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande wegenis, in de gewogen multicriteria-analyse met sensitiviteitstoets voor iedere discipline, beter scoort dan de andere onderzochte alternatieven. De studie geeft aan dat de impact van een nieuwe ontsluitingsweg zoveel mogelijk dient beperkt te worden en maatregelen moeten getroffen worden om het vrachtverkeer van de industrieterreinen zoveel mogelijk te beperken tot de ontsluitingsweg. Hiervoor dienen minimaal verbodsborden geplaatst te worden op de zijwegen en dient er voorkeur gegeven te worden aan infrastructurele ingrepen onder de vorm van wegversmallingen of het plaatsen van verkeersportieken met beperkte hoogte. Dergelijke flankerende maatregelen dienen doorgevoerd te worden ter hoogte van: de Opworpstraat richting Thiewinkel, de Rekhovenstraat richting Lummen, de Westlaan richting Viversel, de Jeugdlaan richting Boekt, de Veldstraat richting Viversel, de Genenbosstraat richting Genebos en richting Eversel.

De impact van een ontsluitingsweg aan de oostzijde van het Albertkanaal is de kleinst mogelijke, mits een aantal infrastructurele en technische maatregelen getroffen worden om de hinder ten gevolge van het vrachtverkeer te beperken. Deze maatregelen (geluidsreducerende inrichtingen, knip vrachtverkeer, aangepaste bochtstraal, e.d.) welke vallen binnen het gebied van dit plan werden opgenomen in de visie, het grafisch plan en in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

Plan-MER 'Bedrijventerreinen die deel uitmaken van het Economisch netwerk Albertkanaal (ENA)' (goedgekeurd op 20 juni 2014)

In navolging van haar beslissing van 23 april 2004 over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) besliste de Vlaamse Regering om een zogenaamd 'globaal plan-MER' op te maken voor de 33 regionale bedrijventerreinen en 6 infrastructurele maatregelen die onderdeel uitmaken van het volledig Economisch Netwerk Albertkanaal. Dit werd goedgekeurd in de beslissing van de MER-cel (PL0060) van 20 juni 2014. Het plan-MER beoogt zowel een analyse op programmaniveau waarbij een beoordeling van de cumulatieve milieueffecten van alle bedrijventerreinen van het ENA weergegeven wordt, als ook een effectanalyse van een aantal potentiële bedrijventerreinen op gebiedsgericht niveau.

Voor de Insteekhaven Lummen is op programmaniveau geoordeeld dat het gebied vanuit de invalshoeken ecologie en landschap ontwikkeld kan worden zonder dat daarbij concrete aandachtspunten genoemd worden, weliswaar met oog voor de integratie van relevante ecologisch waardevolle elementen op projectniveau, een landschappelijke inpassing en buffering ten opzichte van de omgeving. De Mangelbeekvallei dient gevrijwaard te worden. Wat de andere onderzochte aspecten betreft (geluid, luchtkwaliteit,...) worden geen betekenisvolle effecten verwacht.

Het plan-MER voor het ENA is beschikbaar op de website via volgende link:

<https://ena.ruimtevlaanderen.be/NL/Menu/OverkoepelendestudiesENA/MilieueffectenrapportENA>

In het rapport is voor het planonderdeel 'Insteekhaven Lummen' geen gebiedsgerichte milieubeoordeling opgenomen: dit zou geen toegevoegde waarde opleveren aangezien het hier handelt om een bestaand bedrijventerrein waar mogelijk betekenisvolle effecten kunnen optreden bij realisatie, maar waar reeds gerichte studies zijn uitgevoerd (Structuurschets, Onderzoek externe ontsluiting, Plan-MER-screening), specifiek voor deze mogelijke milieuknelpunten.

Het aspect water is een aandachtspunt, doch op planniveau kunnen hier slechts richtinggevende maatregelen genoemd worden en wordt verwezen naar de sectorale wetgeving ter zake (Decreet Integraal Waterbeheer, Watertoets, Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening inzake hemelwaterputten e.a.). Op het niveau van inrichtingsplannen en vergunningenbeleid (uitvoeringsfase) kunnen meer concrete maatregelen onderzocht en geïmplementeerd worden. De landschappelijke inpassing en buffering ten opzichte van de omgeving vormt ook een aandachtspunt, deze werden opgenomen in de visie en concepten, en werden doorvertaald in de verordenende voorschriften.

Plan-MER-screening Insteekhaven Lummen (door Technum, dec. 2012)

De plandoelstelling komt overeen met de drie doelstellingen voor de herstructurering van het gebied: het herstructureren van een industriegebied, dat volgens het gewestplan al grotendeels bestemd is als industriegebied, een verbeterde inrichting met watergebonden bedrijvigheid, het behoud en de ontwikkeling van de ecologische verbinding van de Mangelbeekvallei en de ontsluiting. Op basis van de beslissing van het coördinatieplatform ENA werd NV De Scheepvaart aangeduid als trekker voor het milieuonderzoek. In functie van het milieuonderzoek werd met de dienst Milieueffectrapportage nagegaan welke procedure diende te worden gevolgd. Op basis hiervan werd aan het studie bureau Technum opdracht gegeven een plan-MER-screening op te maken. Tegelijk diende de ontsluiting in detail te worden onderzocht en diende de haalbaarheid van verdere ontwikkeling te worden onderzocht.

Voor het betrokken gebied werd per afzonderlijke discipline onderzocht welke de mogelijke effecten van de voorgestelde inrichting (bedrijventerrein en Mangelbeekvallei) zouden kunnen zijn:

Disciplines Bodem en Water

Ter hoogte van de haven zal het reliëf veranderen: de grondwallen aan de toegang naar de haven worden verwijderd omwille van het verbreden van de toegang naar het dok en langsheen de grens van het bedrijventerrein zal aan de zijde van de Mangelbeekvallei een grondwal ingericht als groenbuffer

worden aangelegd. Dit veroorzaakt geen negatieve effecten op het gebied. De Mangelbeekvallei is van nature overstroombaar. Er wordt in het plan geen rechtstreekse ingreep op bestaande waterlopen voorzien. Wel wordt ter hoogte van de Mangelbeek, langs het Albertkanaal, een gedeelte industriegebied herbestemd naar natuurgebied waardoor er hier meer ruimte voor natuur en water behouden blijft. Anderzijds wordt een kleiner gedeelte overstroombaar gebied ingenomen door een herbestemming naar industriegebied. Aangezien het plan voorziet in toekomstige bebouwing en verharding kan dit bij de realisatie door het voorzien van voldoende bufferruimtes en -mogelijkheden zoals waterdoorlatende verhardingen, groendaken, enz. gecompenseerd worden.

Door het voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening met betrekking tot hergebruik, infiltratie en vertraagde afvoer van hemelwater, worden de effecten van de toegenomen verharding op het grondwatersysteem als niet significant beschouwd. Het water van het openbare domein wordt via grachten opgevangen en vertraagd afgevoerd naar de Mangelbeek. Het opleggen van technische randvoorwaarden aan de uitvoering of een beperking op bouwen in de ondergrond of andere ingrepen, die een bemaling met invloedstraal tot aan de verdrogingsgevoelige vegetaties als gevolg kunnen hebben, is mogelijk noodzakelijk, ter hoogte van de Mangelbeekvallei is het gebied namelijk zeer gevoelig voor grondwaterstroming. Op deze manier wordt een impact ten gevolge van bemalingen op waardevolle habitats vermeden. Het huishoudelijke afvalwater van de nieuwe gebouwen zal gescheiden worden afgevoerd naar het rioleringsstelsel en aansluiten op het pompstation in de buurt welk hiervoor over voldoende capaciteit beschikt. Het effect van mogelijke verontreinigingen door afspoelend water van parkings (vb. door olieklekken) is zeer gering omwille van de ruime buffermogelijkheden.

Discipline Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie

De realisatie van het plan heeft geen effect op beschermde landschappelijke of cultuurhistorische elementen en er zijn in het gebied geen bouwkundig erfgoed, relictzones, ankerplaatsen of puntrelictten aanwezig. Het Albertkanaal en de Mangelbeek zijn aangeduid als lijnrelictten, maar de geplande ingrepen hebben hier geen negatieve impact op. Het plaatselijk herbestemmen van industriegebied naar valleigebied wordt als positief beoordeeld. Er wordt voldoende aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein (o.a. door groene buffers).

In het plangebied zijn geen gekende waarden opgenomen in de Centraal Archeologische Inventaris. De bepalingen van de regelgeving in verband met het archeologisch erfgoed blijven uiteraard van toepassing. Er worden geen bijkomende beschermingsmaatregelen ingeschreven in het RUP, maar redelijkerwijs kan er van uit gegaan worden dat door het voldoen aan de geldende regelgeving, er geen significante versterking van het archeologische erfgoed optreedt.

Discipline Fauna en Flora

Het plangebied is niet gelegen in gebieden van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn of het VEN. Delen van het bestaande bos zijn wel aangeduid als bosreservaat en ongeveer 5ha hiervan zal door het plan verdwijnen. Dit zal elders gelijkwaardig gecompenseerd worden (bv. door het afgraven van het braakliggend terrein ter hoogte van het Albertkanaal/Industriestraat in functie van spontane bosontwikkeling). De woning in deze zone zal verdwijnen, de nog te realiseren windturbine binnen deze locatiezone heeft slechts een beperkt ruimtebeslag.

Volgens de biologische waarderingskaart komen in het plangebied biologisch waardevolle tot zeer waardevolle vegetaties voor. Ter hoogte van de Mangelbeekvallei blijft deze vegetatie, door middel van de bestemmingswijziging naar natuur, behouden. Elders in het plangebied zal deze vegetatie echter verdwijnen.

De te verwachten effecten op beschermde ecologische gebieden of op de voor fauna en flora waardevolle of kwetsbare gebieden zijn enerzijds negatief omwille van het verwijderen van aanwezige vegetaties (grotendeels grasland), anderzijds is het opheffen van de bestemming industriegebied in de Mangelbeekvallei en het inrichten van nieuwe groenstructuren en groene buffers als positief te beoordelen. Globaal wordt besloten dat het plan geen significant negatieve impact heeft op de

bestaande ecologische waarde van het gebied, vermits de nodige compensaties zullen worden uitgevoerd.

Discipline Mens – Verkeer

De uitbreiding van het bedrijventerrein zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen. Omdat de bestaande ontsluiting van het gebied omwille van de verkeersleefbaarheid niet geschikt is om een degelijke ontsluiting naar het hogere wegennet mogelijk te maken, zal de ontsluiting worden vernieuwd. Vooral in het zuiden is een nieuwe aansluiting nodig. Middels een ‘verkeersknip’ (zijnde technische en infrastructurele maatregelen), die zal worden opgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften, zal de woonkern Viversel worden afgesloten voor zwaar vrachtverkeer en zal aldus de (verkeersleefbaarheid) verbeteren. Gelet op de alternatieve ontsluitingsmogelijkheden en de beperkte verkeerstoename, worden er in de toekomstige situatie geen bijkomende problemen verwacht ten gevolge van de uitbreiding.

Discipline Lucht

De realisatie van het plan gaat gepaard met de emissie van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer en de emissies van verwarmingsinstallaties van gebouwen. Daarnaast is ook sprake van emissies door milieubelastende bedrijven. Gezien de kleine schaal van de geplande ontwikkelingen worden echter geen significante effecten verwacht.

Discipline Geluid

Er wordt geen significante bijkomende geluidhinder verwacht door de bedrijven in het plangebied, ook de bijkomende hinder vanwege de nieuwe ontsluitingsweg is zeer beperkt en ten opzichte van de bestaande geluidsproductie van de E314/E313 zelfs te verwaarlozen (zie verder bij de bespreking van de ontsluitingsscenario's). Bij de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg voorziet het plan middels de stedenbouwkundige voorschriften geluidsreducerende inrichtingsmaatregelen (zoals geluidsschermen), die tevens een reductie inhouden van het geluidsniveau van de snelweg.

Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten

Er wordt geen significant bijkomende geluid- of luchthinder verwacht door de bedrijven in het plangebied (zie lucht en geluid). Voor de realisatie van het plan moeten een beperkt aantal woningen worden onteigend en verwijderd. In de toekomstige situatie zal een groot gedeelte van het bedrijventerrein bebouwd/verhard worden, met aan de rand groene bufferzones. Het huidige landgebruik in de Mangelbeekvallei wordt behouden, versterkt en uitgebreid.

De realisatie van het plan zal geen nadelige sociale veranderingen teweegbrengen. De realisatie van het bedrijventerrein creëert meer arbeidsplaatsen. Er kunnen negatieve effecten optreden bij calamiteiten tijdens de aanlegfase. Het risico op het optreden van relevante verontreinigingen is echter beperkt. Indien nodig wordt ogenblikkelijk een sanering uitgevoerd. Het plan geeft geen aanleiding tot de lokale winning van delfstoffen en houdt ook geen productie, transport, gebruik of opslag van gevaarlijke stoffen in.

Voor de realisatie van het plan zullen normale hoeveelheden aan grondstoffen worden aangewend. De bedrijvigheid in het gebied gaat gepaard met een zekere toenemende productie van vaste afvalstoffen en afvalwater. Omdat op het moment van het onderzoek nog niet gekend was welke bedrijven zich hier zullen vestigen, kan er nog geen exacte inschatting gemaakt worden van de aard en hoeveelheid afval. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling volgens het plan zijn er geen lands- of gewestgrensoverschrijdende milieueffecten te verwachten.

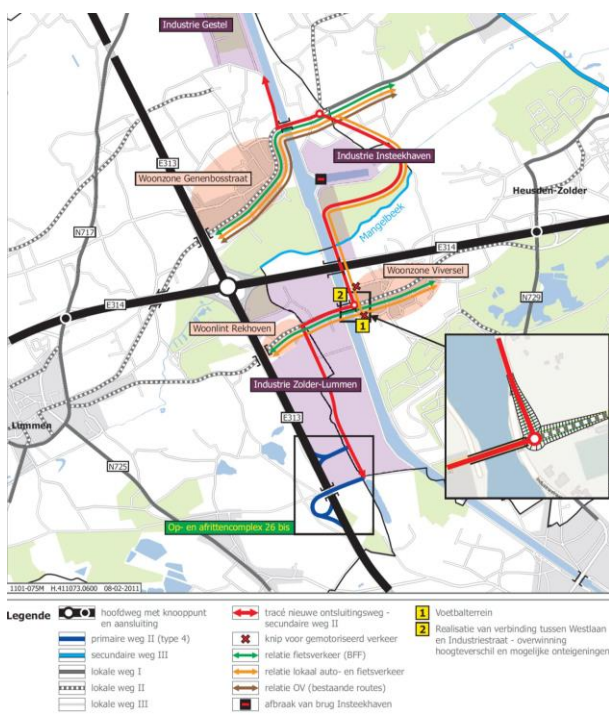
Het plan bevat doelstellingen in verband met duurzaam ruimtegebruik en een goede landschappelijke inrichting van de nieuwe ontwikkelingen.

Globaal wordt geoordeeld dat het plan niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten en bijgevolg niet plan-MER-plichtig is.

Specifiek onderzoek vier ontsluitingsscenario's als onderdeel van de plan-MER-screening (Technum, 2012)

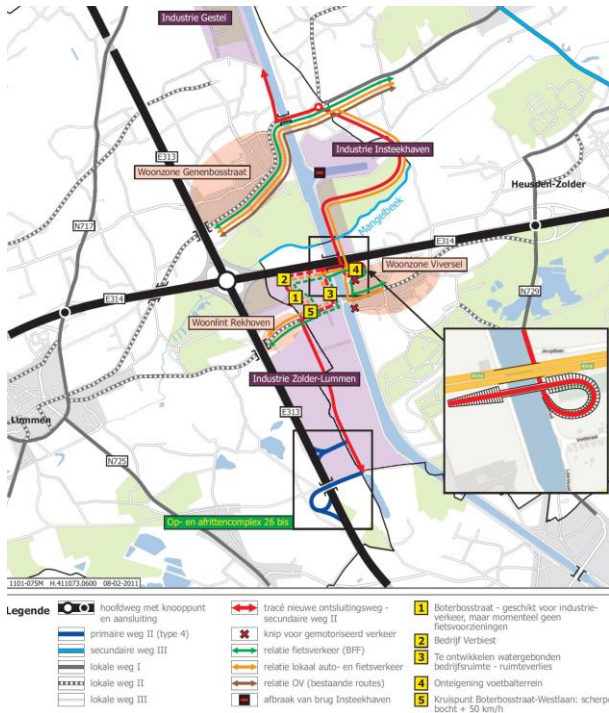
Naar aanleiding van de keuze van het scenario en de opstart van het milieuonderzoek werd in de stuurgroep nagegaan welke mogelijke en realistische ontsluitingsscenario's er bestonden. Het doel van de studie was een onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden voor de verschillende bedrijventerreinen in de ruimere omgeving naar het hogere wegennet (Zolder-Lummen, Insteekhaven en Gestel), in functie van de ontwikkeling van het gebied van de Insteekhaven. Drie scenario's werden in eerste instantie gedefinieerd. De gemeenten Heusden-Zolder en Lummen kwamen samen tot een vierde ontsluitingsvisie waarbij het tracé van de ontsluitingsweg - in tegenstelling tot het voorkeurscenario in het plan-MER van de verkeerswisselaar Lummen - aan de westzijde van het kanaal gesitueerd werd, met een brug over het kanaal ter hoogte van de insteekhaven en een bijkomende fietsbrug. Desalniettemin is beslist dit scenario op een zelfde manier als de drie andere verder te onderzoeken.

Vier ontsluitingsscenario's zijn uiteindelijk diepgaander onderzocht naar milieu-impact, inrichting en haalbaarheid (zie figuur hieronder). Hierbij werden een aantal uitgangspunten aangehouden zoals o.a. maatschappelijk te verantwoorden kosten, logische en haalbare verbindingen voor fietsers en voetgangers, de reservatiestrook aan de westzijde van het kanaal en de leefbaarheid van de nabijgelegen woonkernen en woonstraten. Hieronder een korte samenvatting, het volledig onderzoek kan in de plan-MER-screening worden geraadpleegd (bijlage V bij dit plan).



Ontsluitingsscenario 1

Scenario 1 gebruikt maximaal bestaande wegen. Er zijn twee varianten a en b. In variante a wordt een nieuwe brug geplaatst vlak naast de bestaande brug (Westlaan), in variante b wordt de bestaande brug vervangen door een nieuwe. Dit scenario impliceert een behoud van de bestaande relaties tussen openbaar vervoer, het lokale autoverkeer en het fietsverkeer, met een slechts beperkte impact op de omgeving, lagere kosten en minder hinder door een snelle realisatie. Gelijktijdig met de aanleg van de ontsluitingsweg kunnen veilige en degelijke voorzieningen voor voetgangers en fietsers (zowel recreatief als functioneel) worden gerealiseerd. De bruggen over het Albertkanaal en E314 worden herbouwd maar behouden hun locatie. Infrastructuure of technische maatregelen worden opgelegd om het zwaar verkeer uit de woonkern Viversel te weren. Geluidsreducerende inrichtingen en landschappelijke inpassing zijn noodzakelijk., een beperkte bijkomende grondinname (met een beperkte mogelijke onteigening) is hierbij niet te vermijden. Het bestaande bedrijventerrein aan de westzijde van de brug wordt bij dit scenario niet aangetast.



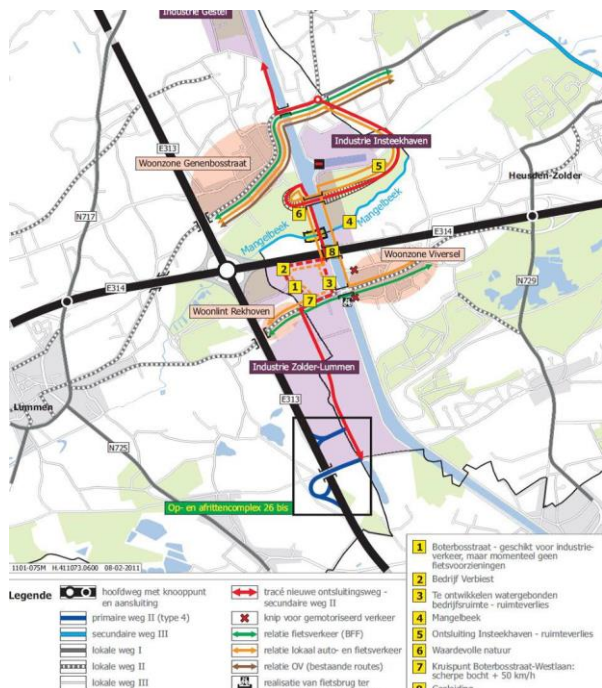
Onsluitingsscenario 2

Omwille van de watergebonden bedrijvigheid kan het deel van de onsluitingsinfrastructuur aan de westzijde van het kanaal niet vlak naast het kanaal ingeplant worden. Ofwel wordt hiervoor de Boterbosstraat aangewend, mits het ondergaan van een aantal aanpassingen (o.a. fietspaden) waarvoor weinig ruimte beschikbaar is en vermoedelijk onteigend moet worden, ofwel wordt een geheel nieuwe weg aangelegd. Een nieuwe brug naast die van de autosnelweg is nodig om aan de oostzijde te geraken. De brug aan de Westlaan zal dan verdwijnen, waardoor de verplaatsing Viversel-Lummen centrum omslachtiger wordt en ook fietsers moeten omrijden. De kans op hinder in Viversel vanwege het zwaar verkeer is wel een stuk lager.



Onsluitingsscenario 3

Mogelijke knelpunten aan de westzijde van het kanaal komen overeen met deze van scenario 2 (aanpassingen Boterbosstraat met te weinig ruimte, onteigening, enz.). Hierbij komt nog dat er op het bedrijventerrein belangrijk ruimteverlies optreedt in de noordwestelijke oksel van het kanaal met de Westlaan. Aan de noordoostelijke zijde moet de weg worden omgeleid rond de bestaande bedrijven aan de Jeugdlaan. Net ten noorden van de E314 moet een nieuwe brug worden opgericht, de brug van de Westlaan zal dan verdwijnen, waardoor de verplaatsing Viversel-Lummen centrum omslachtiger wordt en ook fietsers moeten omrijden. De kans op hinder in Viversel vanwege het zwaar verkeer is wel een stuk lager. Aan beide zijden van het kanaal zal een aanzienlijk deel van de waardevolle Mangelbeekvallei worden ingenomen. De aanwezigheid van een gasleiding en een gasdrukstation legt een aantal beperkingen op aan de uitvoering.



Figuur 23: Onderzochte ontsluitingsscenario's studie Tritel i.o.v. De Scheepvaart NV, sept.2011

Ontsluitingsscenario 4

Mogelijke knelpunten aan de westzijde van het kanaal komen overeen met deze van scenario 2 en 3 (aanpassingen Boterbosstraat met te weinig ruimte, onteigening, teveel ruimteverlies voor watergebonden bedrijvigheid, enz.).

Het waardevol natuurgebied van de Mangelbeekvallei zal niet alleen doorsneden worden door de ontsluitingsinfrastructuur maar ook voor een deel ingenomen worden en verdwijnen. De aanwezigheid van een gasleiding legt een aantal beperkingen op aan de uitvoering.

Bovendien worden twee nieuwe bruggen gebouwd op een zeer korte afstand van elkaar en zal de brug aan de Westlaan verdwijnen, waardoor de verplaatsing Viversel-Lummen centrum omslachtiger wordt en fietsers moeten omrijden. De kans op hinder in Viversel vanwege het zwaar verkeer is wel lager.

AFWEGING VAN DE VIER ONTSLUITINGSSCENARIO'S

Uit het alternatievenonderzoek van de vier ontsluitingsmogelijkheden naar het hogere wegennet en het verbeteren ervan zijn telkens verschillende knelpunten naar voren gekomen. Het milieu-onderzoek wees uit dat:

- Bij toepassing van scenario 2 kunnen aanzienlijke milieueffecten niet uitgesloten worden omwille van de noodzakelijke onteigeningen (17 of 18 woningen, 1 of 3 bedrijven).
- Bij toepassing van scenario 3 kunnen aanzienlijke milieueffecten niet uitgesloten worden omwille van de effecten op de waterhuishouding, ingenomen overstromingsgebied, en op waardevolle ecologische elementen (Mangelbeekvallei).
- Bij toepassing van scenario 4 kunnen aanzienlijke milieueffecten niet uitgesloten worden omwille van de effecten op waardevolle ecologische elementen (Mangelbeekvallei).

De scenario's 2, 3 en 4 geven met andere woorden potentieel aanleiding tot aanzienlijke en significant negatieve milieueffecten omwille van de noodzakelijke onteigeningen (woningen en bedrijven), de aanleg van nieuwe wegenis, de effecten op de waterhuishouding, op het ingenomen overstromingsgebied en op waardevolle ecologische elementen (Mangelbeekvallei). De ruimtelijke impact en het aantal knelpunten in de scenario's 2, 3 en 4 is veel groter dan in scenario 1. Zij zijn bovendien van rechtswege plan-MER-plichtig.

Scenario 1 volgt grotendeels bestaande wegen en wordt beschouwd als een kleine wijziging van het bestaande gewestplan. Uit de studie blijkt duidelijk dat scenario 1 (variante a en b) het kleinste aantal knelpunten en aandachtspunten zal genereren en het kleinste aantal noodzakelijke grondverwingen inhoudt. Het verschil in impact tussen beide varianten is miniem. Bij de conclusies in de plan-MER-screening wordt over scenario 1 (als onderdeel van het voorgenomen plan) gesteld dat "globaal kan

geoordeeld worden dat het plan niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten. Qua milieu-impact is er een verwaarloosbaar verschil tussen ontsluitingsvariant 'a' of 'b'".

De resultaten van het milieuonderzoek, het onderzoek van de vier ontsluitingsscenario's en het haalbaarheidsonderzoek geven aan dat enkel ontsluitingsscenario 1 een realistisch scenario vormt, en dit voor elk van de drie aspecten. Scenario 1 kan, zonder bijkomende procedures, ook snel worden gerealiseerd. In voorliggend plan, en dus ook in de plan-MER-screening werd dit verder doorvertaald.

Conclusies plan-MER-screening

In de goedkeuringsbeslissing van de dienst Milieueffectrapportage van 6 juni 2013 wordt gesteld dat het ingediende screeningsdossier duidelijk aantoont dat de milieueffecten die het plan genereert niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk beschouwd moeten worden en bevestigt dat het plan niet plan-MER-plichtig is. Meer nog, mits het uitvoeren van een aantal randvoorwaarden **verhoogt het plan de ruimtelijke en milieukwaliteit** door o.a. het verbeteren van de bimodaliteit van het gebied (kanaal en weg), belangrijke geluidsreducerende maatregelen (die ook een deel van het bestaande geluid van de snelweg tegenhouden), het afsluiten van het middelzwaar en zwaar verkeer richting woonkern Viversel en het afschermen van het bedrijventerrein naar de omliggende omgeving door middel van een degelijke groenbuffer. De realisatie van het plan leidt niet tot risico's met potentiële schadelijke milieueffecten en heeft geen significante impact op de bestaande verkeerssituatie, mits er bij de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg de nodige geluidsreducerende inrichtingsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidsschermen, aangebracht worden.

Het voorgestelde plan leidt bovendien tot herbestemming van een deel van het huidige industriegebied naar natuurgebied ter ontwikkeling en het behoud en versterking van de natuurverbinding over het kanaal (groene corridor) en de aanwezige, waardevolle natuur van de Mangelbeekvallei. Dit compenseert ruimschoots het verlies aan biologisch waardevolle vegetatie binnen het industriegebied en betekent een grote winst ten opzichte van de huidige situatie.

In de plan-MER-screening, die aan deze toelichtingsnota is toegevoegd als bijlage V, worden een aantal suggesties gedaan voor aanpassingen of ingrepen die de impact op mens en milieu doen minderen (voor ontsluitingsscenario 1). De voor dit GRUP relevante en ruimtelijk vertaalbare voorstellen werden opgenomen en verwerkt in het grafisch plan en in de stedenbouwkundige voorschriften. De voorstellen van ingrepen of aanpassingen die buiten het domein van de ruimtelijke ordening vallen maar belangrijk zijn om negatieve effecten te vermijden of te verminderen, worden ter informatie opgenomen in de toelichtingsnota.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorstellen welke een doorwerking vinden in het GRUP en van flankerende maatregelen welke uit te voeren zijn met instrumenten buiten de ruimtelijke ordening.

Effecten	Voorstellen vanuit milieueffectbeoordeling	Doorwerking in het GRUP
<ul style="list-style-type: none"> • Mens – Verkeer: toename van aantal verkeersbewegingen door uitbreiding bedrijventerrein 	<ul style="list-style-type: none"> • Aangepaste ontsluitingsvoorzieningen • Afsluiten woonkernen en met name Westlaan-oost voor zwaar verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • De nieuwe ontsluitingsvoorzieningen zullen deze toename opvangen. • Opgenomen in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften • Effectieve knip voor zwaar verkeer is ingetekend op grafisch plan en opgelegd in stedenbouwkundige voorschriften
<ul style="list-style-type: none"> • Geluid: zeer beperkte bijkomende geluidshinder door nieuwe ontsluitingsweg en nieuwe bedrijven (verwaarloosbaar tov geluidsproductie autosnelweg) 	<ul style="list-style-type: none"> • Geluidsreducerende inrichtingsmaatregelen voorzien langs de nieuwe ontsluitingsweg t.h.v. woongebied • Buffer en geluidsreducerende maatregelen 	<ul style="list-style-type: none"> • Opgenomen in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften • Groenbuffer opgenomen in concept, visie en voorschriften, alsook de verplichting dat de beplanting van de taluds moet gebeuren in het eerstvolgende plantseizoen volgend op de werken
<ul style="list-style-type: none"> • Mens – Verkeer: door uitbreiding bedrijventerrein zullen bestaande fietsverbindingen onderbroken worden 	<ul style="list-style-type: none"> • De recreatieve en functionele fietsverbindingen moeten behouden blijven 	<ul style="list-style-type: none"> • Deze fietsverbindingen zijn behouden maar worden plaatselijk omgelegd, gebundeld met ontsluitingsinfrastructuur. Dit is opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.
<ul style="list-style-type: none"> • Bodem – Water: een gedeelte industriegebied wordt herbestemd naar natuurgebied waardoor er hier meer ruimte voor natuur en water (Mangelbeek is van nature overstroombaar) behouden blijft. Een kleiner gedeelte overstroombaar gebied wordt ingenomen door een herbestemming naar industriegebied waar bebouwing en verharding wordt voorzien 	<ul style="list-style-type: none"> • Bijkomende verharde oppervlakte moet gebufferd volgens normen opgelegd door de waterbeheerder (noodzakelijk). 	<ul style="list-style-type: none"> • Watertoets, gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, en sectorale regelgeving ondervangen dit in de uitvoeringsfase (projectniveau) • Aan deze vraag wordt uitvoering gegeven door de afbakening van het GEN en de herbestemming van een

<ul style="list-style-type: none"> • Fauna en Flora: een gedeelte bestaand bos, aangeduid als bosreservaat, zal door het plan verdwijnen • Uitbreiden bedrijventerrein kan aansluiting toekomstige uitbreiding bedrijventerrein Ubbersel verhinderen 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperken rechtstreeks biotoopverlies (in de Mangelbeekvallei) • Heraanplanten kleine landschapselementen en bosgebied. Kappingen worden maximaal effectief gecompenseerd door middel van nieuwe inheemse en autochtone soorten • Er dient gewerkt te worden met streekeigen planten • Er moet aandacht besteed worden aan de landschappelijke inkleding van de interne ontsluitingsweg en de buffer • Opnemen bouwvrije strook ivf niet hypothekeren van ontwikkelingsscenario's voor ontsluiting van eventueel later te ontwikkelen KMO-zone Ubbersel 	<p>gedeelte industriegebied naar natuurgebied (GEN)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aan deze vraag wordt uitvoering gegeven door de afbakening van het GEN en de herbestemming van een gedeelte industriegebied naar natuurgebied (GEN), globaal gezien zal het plaatselijk negatieve effect ruim gecompenseerd worden elders in het plan • Een groot aantal te onteigeningen privépercelen komen in aanmerking voor boscompensatie als aanvulling van de beboste percelen van het ANB binnen het bosreservaat. • Enkele woningen welke zich in het natuurgebied bevinden, zullen na onteigening, voorzien in het plan, verdwijnen waardoor er meer ruimte vrijkomt voor natuurbeheer. • Deze maatregel situeert zich op uitvoerings-/projectniveau, werd vermeld in de visie maar werd verder niet doorvertaald in het plan. • Het belang van de landschappelijke inkleding werd opgenomen in de visie en concepten en in de verordenende voorschriften. Bijkomend werden in de toelichtingsnota profielschetsen opgenomen welke als principiële voorbeelden worden gebruikt bij de inrichting van de taluds en groenbuffer • Deze strook werd aangeduid op het grafisch plan en opgenomen in de verordenende voorschriften
--	--	---

	Voorstellen uit te voeren met instrumenten buiten de ruimtelijke ordening	
	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets, door bv. verdere uitbouw openbaar vervoersaanbod en haltevoorzieningen • Beperken verstoring van de grondwaterhuishouding in de Mangelbeekvallei, onder meer door beperken bemalingsstraal door bv. infiltratie van het bemalingswater • Beperken beïnvloeding oppervlaktewaterhuishouding door bv het zuiveren van vervuild bemalingswater. • Beperking erosie door bv. snelle aanplant van taluds • Beperken rustverstoring avifauna • Als er gewerkt wordt tijdens het broedseizoen, moet het projectgebied voorafgaandelijk aan de werken voor het broedseizoen ongeschikt gemaakt worden voor broedvogels (frozen van weiden, kappen van bomen) • Geluidsverstorende werken tijdens het broedseizoen vermijden ter hoogte van Mangelbeekvallei • Afstemming van de planning van de werkzaamheden met ANB. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zit vervat in de concepten, niet opgenomen in de voorschriften omdat dit deels buiten het gebied valt en flankerend beleid betreft • Dit betreft de uitvoeringsfase en dient op projectniveau behandeld te worden • Dit betreft de uitvoeringsfase en dient op projectniveau behandeld te worden • In de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat de beplanting van de taluds moet gebeuren in het eerstvolgende plantseizoen volgend op de werken • Dit betreft de uitvoeringsfase en dient op projectniveau behandeld te worden • Dit betreft de uitvoeringsfase en dient op projectniveau behandeld te worden • Dit betreft de uitvoeringsfase en dient op projectniveau behandeld te worden • Dit betreft de uitvoeringsfase en dient op projectniveau behandeld te worden

Onderlinge afstemming plan-MER-screening en Ruimtelijk Veiligheidsrapport (actualisatie 2016)

Om de inhoud van de twee onderzoeksrapporten 'screening van de plan-MER-plicht' en het nieuwe 'ruimtelijk veiligheidsrapport', opgesteld door Sertius in 2016 (zie verder), op elkaar af te stemmen wat betreft het al dan niet toelaten van Seveso-bedrijvigheid, werd de screeningsnota aangepast.

Waar de screeningsnota in de oorspronkelijke versie er van uit ging dat er geen Seveso-bedrijvigheid in het gebied zou toegelaten worden, is nu in de aangepaste screeningnota aangegeven dat het vestigen van Seveso-bedrijvigheid in het gebied wél mogelijk is voor zover deze activiteiten voldoen aan de specifieke regelgeving die geldt voor Seveso-activiteiten (zie p.52). Hierbij wordt verwezen naar het nieuwe ruimtelijk veiligheidsrapport. Uit de risico- en veiligheidszoning voor het geplande bedrijventerrein volgt dat de aanwezigheid van Seveso-stoffen in het licht van de externe (mens)risico's niet hoeft uitgesloten te worden op dit bedrijventerrein. Meer algemeen volgt uit de evaluatie op planniveau dat een Seveso-inrichting op het geplande bedrijventerrein kan worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria. Het plan laat de eventuele vestiging van Seveso-bedrijvigheid toe.

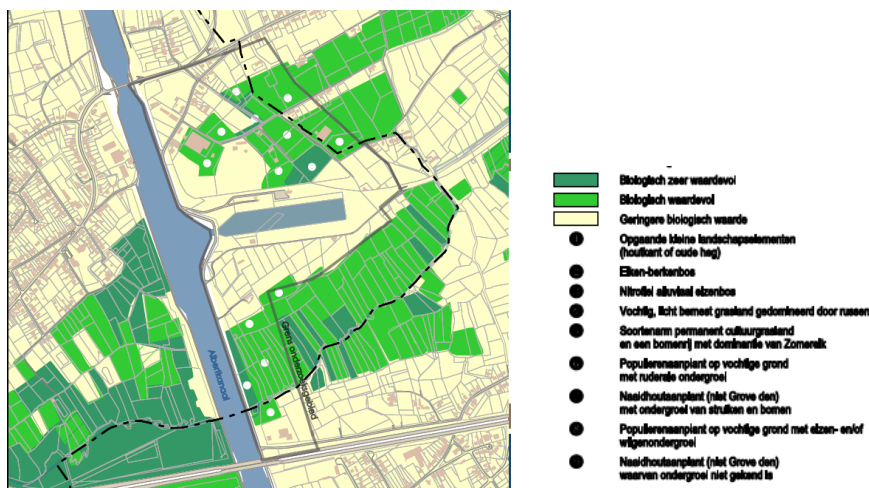
Deze aanpassing heeft verder geen effect op de inhoud, resultaten en conclusies van het screeningsonderzoek dat als doel heeft om de effecten van het plan op het milieu te beoordelen. Daarbij wordt de aard en omvang van de toekomstige bedrijvigheid die op het moment van het onderzoek nog niet gekend is, niet verder gespecificeerd maar algemeen beschouwd. Het specifiek onderzoek van de mogelijke (veiligheids-)risico's, voor mens en milieu, van zware ongevallen bij ondernemingen waar belangrijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn en die daardoor onder de Seveso-richtlijn vallen, is immers uitgevoerd en weergegeven in het nieuwe ruimtelijk veiligheidsrapport.

De doelstelling van het voorgenomen plan verandert niet door het niet verbieden van het vestigen van Seveso-bedrijvigheid en deze aanpassing wijzigt de beoordeling van de effecten op het milieu (resultaat plan-MER-screening) niet.

3.2.3 Passende beoordeling

Artikel 36 ter van het decreet Natuurbehoud bepaalt dat ieder plan dat - afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's - een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een als speciale beschermingszone te beschouwen gebied kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling. Het gaat om gebieden die door de Vlaamse Regering zijn voorgesteld of aangewezen zijn als Speciale Beschermingszone in toepassing van de Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG van 02.05.1979) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG van 21.05.1992).

Het plangebied ligt in vogelvlucht op een afstand van meer dan één kilometer (ongeveer 1300m) van de speciale beschermingszones Habitatrichtlijngebied BE2200031 'Valleien van de Laambek, Zonderikbeek, Slangebeek en Roosterbeek met vijvergebieden en heiden' en Vogelrichtlijngebied BE2219312 'Het Vijvercomplex van Midden-Limburg'. Het natuurlijk verspreidingsgebied van de habitat en de oppervlakte van deze habitat binnen de speciale beschermingszone blijft stabiel en wordt niet verminderd door de inrichting van het bedrijventerrein. Er vindt geen fysieke aantasting van de habitat plaats, zodat de staat van instandhouding van de habitat als gunstig kan beschouwd worden. Gezien het plan geen directe (habitatverlies) of indirecte effecten (via waterrelaties, emissies) op het functioneren van deze speciale beschermingszones zal hebben, wordt besloten worden dat er geen impact zal zijn. Een onderzoek naar betekenisvolle aantasting van het Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebied of de opmaak van een passende beoordeling is dan ook niet vereist.



Figuur 24: Biologische waarderingskaart, 2011

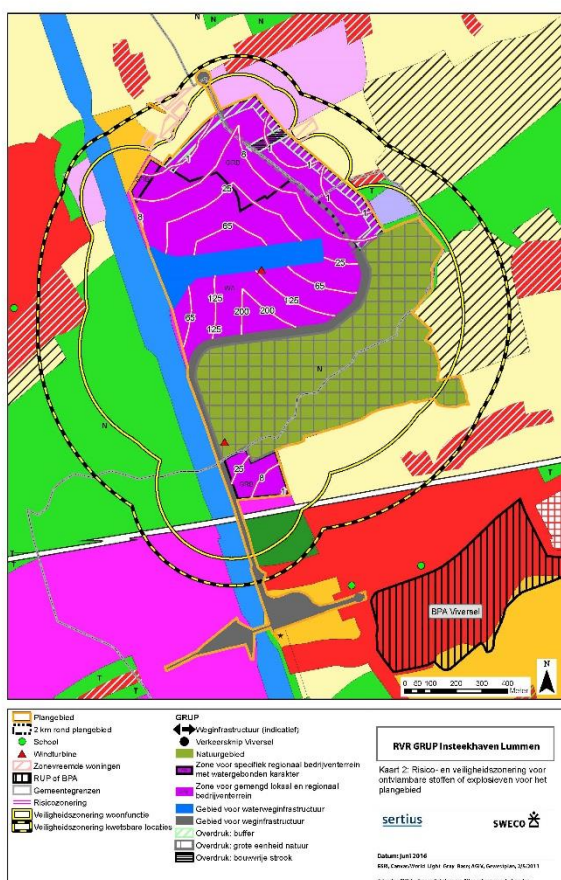
3.2.4 Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)

In navolging van de beslissing van de Vlaamse Regering over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) is de Vlaamse overheid gestart met de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. In 2007 werden reeds een globaal Ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) voor het gehele plangebied van het ENA en Ruimtelijke Veiligheidsrapporten op het niveau van de afzonderlijke bedrijventerreinen, waaronder 'Regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Kolenhaven Lummen', opgemaakt door bureau SGS (2007). Deze rapporten werden goedgekeurd door de dienst Veiligheidsrapportage van het Departement LNE (RVR/07/03 - RVR/07/10) en zijn te raadplegen op: <http://ena.ruimtevlaanderen.be/NL/Economisch-Netwerk-Albertkanaal/Overkoepelende-studies-ENA/Ruimtelijk-Veiligheidsrapport-ENA>

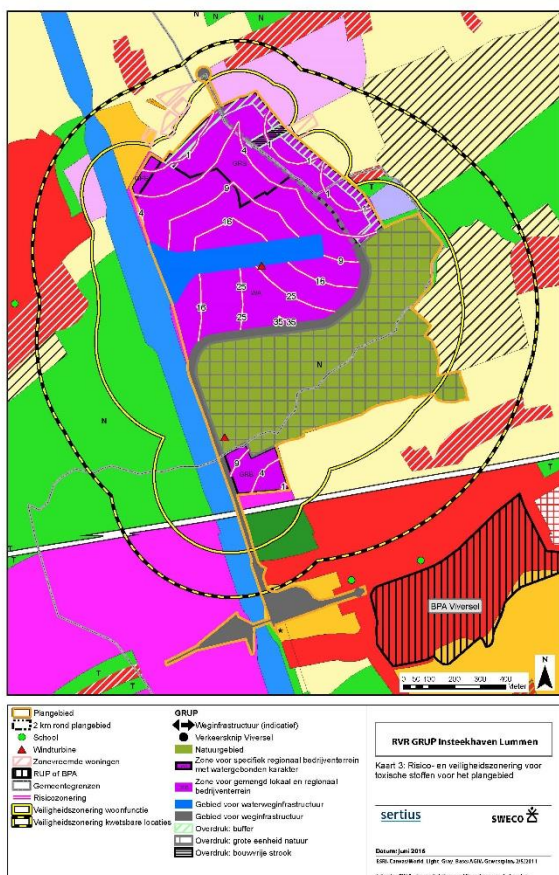
Om de ecologische doelstelling in voorliggend RUP juridisch te kunnen verankeren en realiseren, werd bijkomend - ten opzichte van het oorspronkelijk onderzoeksgebied – het gebied van de Mangelbeekvallei als natuurgebied in het plangebied opgenomen. Daarbij wordt ook een gedeelte van het bedrijventerrein aan het kanaal herbestemd naar natuurgebied om de natuurwaarden en de natuurverbindingfunctie van de vallei te versterken. Om deze gewijzigde context, de aangepaste gebiedscontouren, in rekening te kunnen brengen werd in 2016 een nieuw Ruimtelijk Veiligheidsrapport opgemaakt door het studiebureau Sertius. Het onderzoek baseert zich op het voorontwerp-RUP zoals voorgesteld tijdens de plenaire vergadering van 18 december 2014. Dit geactualiseerde veiligheidsrapport werd op 6 december 2016 goedgekeurd door de dienst veiligheidsrapportage van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (RVR/16/02).

Uit de risico- en veiligheidszonerings voor het geplande bedrijventerrein volgt dat de aanwezigheid van Seveso-stoffen in het licht van de externe (mens)risico's niet hoeft uitgesloten te worden op dit bedrijventerrein. Het belang van het niet uitsluiten van Seveso-inrichtingen ligt voornamelijk in het feit dat de evolutie van de regelgeving o.m. op het vlak van de gevaarindeling van de gevaarlijke producten, betekent dat een bedrijf kan evolueren naar een Seveso-bedrijf zonder wijziging van haar activiteiten noch van de aanwezige gevaarlijke producten en de hoeveelheden. Uit de risicozonerings volgt eveneens dat vanuit het oogpunt van de externe risico's het gedeelte van het geplande bedrijventerrein rond het insteekdok de grootste draagkracht heeft. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van een aantal groepen van woningen die grenzen aan de noordelijke grens van het bedrijventerrein en het woongebied ten zuidoosten van het gebied (Viversel).

Volgende twee kaarten met weergave van de risico- en veiligheidszonerings voor ontvlambare stoffen en explosieven enerzijds en toxische stoffen anderzijds werden opgenomen in het Ruimtelijk Veiligheidsrapport.



Figuur 25: Risico- en veiligheidszonerings voor ontvlambare stoffen of explosieven in het plangebied (uit: RVR ‘GRUP Insteekhaven Lummen’, Sertius/Sweco, 2016)



Figuur 26: Risico- en veiligheidszoning voor toxische stoffen voor het plangebied (uit: RVR ‘GRUP Insteekhaven Lummen’, Sertius/Sweco, 2016)

Algemeen volgt uit de evaluatie op planniveau dat een Seveso-inrichting op het geplande bedrijventerrein kan worden toegelaten voor zover de externe risico’s verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria. De kaarten met de risicozoning en de veiligheidszoning zijn erop gericht om mogelijke kandidaat-bedrijven in het kader van een eerste screening inzicht te geven in de mogelijkheden en beperkingen van het geplande bedrijventerrein. De toelating voor het effectief vestigen en exploiteren van een bedrijf (al dan niet een Seveso-inrichting) situeert zich echter niet op het planniveau maar zal enkel kunnen mits toekenning van een milieuvergunning en/of een stedenbouwkundige vergunning (na 23/2/2017 een omgevingsvergunning) door de bevoegde overheid. Bij de evaluatie van de aanvraag zal rekening gehouden worden met de effectieve vraag van het bedrijf die dan voorligt en de situatie in de omgeving van het bedrijventerrein op dat moment. Indien het hierbij zou gaan om een Seveso-bedrijf gelden bovendien de eisen die de Seveso-richtlijn oplegt waaronder het strenge inspectie-regime dat de overheid naar deze bedrijven toe moet toepassen.

Als aandachtsgebieden en aandachtspunten worden het bedrijf T&T Fireworks genoemd, de autosnelweg, de mogelijkheid van het toelaten van windturbines én de aanwezigheid van twee turbines op het terrein, de bovengrondse hoogspanningslijn en de oppervlaktewaters waaronder het Albertkanaal en de vijvers en valleigebieden.

Het enige bedrijf binnen het plangebied waar de activiteit effectief gevaarlijke (Seveso-)producten betreft is T&T Fireworks. De opslag van feestvuurwerk en spektakelvuurwerk blijft net onder de drempel voor Seveso-plicht. Alle informatie is ter beschikking om rekening te houden met het reeds aanwezige

bedrijf T&T Fireworks bij inplanting van een Seveso-inrichting binnen het betrokken bedrijventerrein en dit meer bepaald vanuit het oogpunt van domino-effecten.

Bij het toelaten van windturbines op een bedrijventerrein, en ook omdat er hier al windturbines binnen het plangebied aanwezig zijn, dient algemeen rekening gehouden te worden met de risico's die aan windturbines verbonden zijn. In het geval van mogelijke impact van windturbines op installaties van Seveso-inrichtingen wordt algemeen teruggevallen op de risicocriteria die gelden voor deze inrichtingen. Een methodologie voor afweging om na te gaan of er een voldoende scheidingsafstand gerespecteerd wordt, is hiervoor beschikbaar.

Algemeen zal in voorkomend geval bij inplanting van een Seveso-inrichting met de nabije aanwezigheid van de bovengrondse hoogspanningslijn rekening gehouden worden.

Er wordt ook gewezen op het aanwezig zijn van oppervlaktewaters waaronder zowel het Albertkanaal, vijvergebieden en valleigebieden van beken die afgeschermd dienen te worden van producten die als gevaarlijk voor het milieu zijn ingedeeld. Dit betekent dat ten aanzien van dergelijke producten toekomstige bedrijven voldoende maatregelen, zowel preventief als mitigerend, dienen te nemen om te voorkomen dat dergelijke producten (in geval van lek dan wel deel uitmakend van verontreinigde bluswaters) in de omgeving kunnen terecht komen.

3.2.5 Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – Horizon 2020 (Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart)

In dit plan wordt gesteld dat de sterke toename van het containervervoer op bepaalde verbindingen noodzaakt tot het verhogen van de doorvaarthoogte onder de bruggen om het varen met drie of meer containerlagen mogelijk te maken. Het realiseren van een volledige infrastructuur betekent dat de missing links en knelpunten, die leiden tot het slecht functioneren van het netwerk, systematisch worden weggewerkt. De visie omtrent de verdere uitbouw en optimalisering van het Vlaamse waterwegennetwerk verder ingedeeld kan worden volgens de verschillende assen zoals aangegeven op de overzichtskaart (zie hieronder).

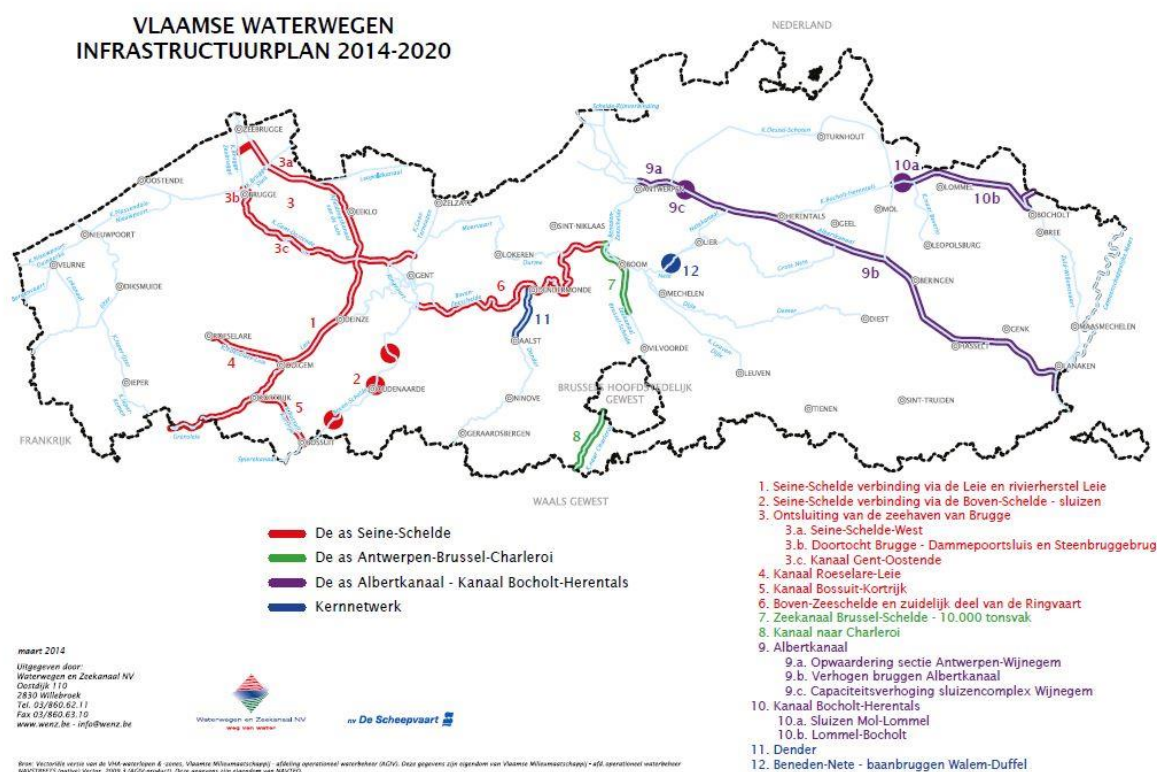
Het streefbeeld voor het Vlaamse waterwegennetwerk en binnenvaart dat de basis vormt voor het actieplan van het Masterplan, houdt rekening met en wordt bepaald door de voorspelde groei van het goederenvervoer via de binnenvaart, de doelstellingen van het Europese transportbeleid inzonderheid de richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, met name de streefdoelen (2030) en ambities (2050) van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het binnenvaartnetwerk moet slim, sterk en daardoor snel zijn. Het bereiken van het streefbeeld wordt vorm gegeven in vier actiepijlers: het realiseren van een bedrijfszekere waterweginfrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik, het gericht uitbouwen van het waterwegennet, het stimuleren van het vervoer via de binnenvaart (innovatie) en waterwegen als ruggengraat van economische ontwikkeling. Het actieplan voor de Vlaamse waterwegen gaat uit van deze vier pijlers.

Het Albertkanaal is vanuit economisch oogpunt de belangrijkste waterweg van Vlaanderen. Het wegwerken van een aantal infrastructurele knelpunten op deze as zorgt voor de vereiste opwaardering om een voldoende capaciteit te kunnen garanderen in functie van de voorspelde groei van het containervervoer.

Het vorige Masterplan Infrastructuur voor de Vlaamse waterwegen (opgesteld in 2009 opgesteld op initiatief van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) gaf reeds aan om in te zetten op de aanpassing van het Albertkanaal tot een klasse Vlb-waterweg, de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10m wat vierlagen-containervaart mogelijk maakt, de verhoging van de sluis capaciteit op het Albertkanaal teneinde de doorstroming van de binnenvaart te kunnen

garanderen en de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen. Een vier-lagen-containervaart biedt immers het voordeel van meer containers via de binnenvaart te kunnen vervoeren en maakt tevens het alternatief van de binnenvaart aantrekkelijker. De bruggen ‘Westlaan’, ‘Genenbosstraat’ werden aangeduid als te herbouwen en de brug van de E314 als te verhogen.

Dit omvat drie projecten: het opwaarderen van de sectie Antwerpen-Wijnegem tot klasse VIb, het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10m en de uitbreiding van de capaciteit van het sluisencomplex van Wijnegem. Tot hier toe werden reeds 27 van de 62 bruggen in kwestie verhoogd. Voor 3 andere bruggen is de verhoging in uitvoering of is ze reeds gebudgetteerd binnen de lopende investeringsprogramma’s van nv De Scheepvaart, dit is onder meer het geval voor de bruggen ‘Westlaan’ en ‘E314’.



Figuur 27: Overzichtskaart verdere uitbouw van het Vlaams waterwegennetwerk

3.2.6 Strategisch Actie-programma Limburg Kwadraat (SALK)

Na de aankondiging van Ford om haar vestiging in Genk te sluiten, heeft de Vlaamse Regering een groep experts aangesteld om een strategisch actieplan voor Limburg te ontwikkelen, alsook een Taskforce om de relance-acties voor Limburg te coördineren en uit te voeren. Het SALK, dat ook voortbouwt op het eerdere Limburgplan, werd in 2013 door de Vlaamse Regering vastgesteld, en formuleert voor de periode 2013-2019 voorstellen en randvoorwaarden om op korte en lange termijn duurzame en inclusieve werkgelegenheid in Limburg te creëren en om het economisch weefsel van de provincie Limburg te versterken.

- De realisatie van de ENA-projecten, waaronder ook Insteekhaven Lummen, maken deel uit van het SALK. Meer bepaald wordt gesteld dat er een versnelde realisatie is aangewezen en bij de opvolging is voor dit gebied aangegeven dat “gelet dit een herstructureringsproject betreft een actieve en wellicht extra inspanning vanuit de Vlaamse Regering nodig zal zijn”.
- Een programma voor infrastructuurprojecten maakt eveneens deel van het SALK, een verbeterde ontsluiting van Limburg is immers een belangrijke randvoorwaarde. Het project voor

het vernieuwen en herbouwen van bruggen over het Albertkanaal is opgenomen in de lijst acties op korte termijn.

Gelet op de voortgang van het herstructureringsproject Insteekhaven Lummen werd door NV De Scheepvaart beslist om reeds de vervanging van de brug op korte termijn voor te bereiden. Deze verschuiving in prioritisering is ook voor andere projecten in de programmatie nodig. De realisatie van een aantal watergebonden ENA-bedrijventerreinen wordt in het SALK als een essentiële randvoorwaarde aanzien. De Vlaamse Regering zal er op toezien dat de realisatie van de ontsluiting, inclusief de landschappelijke inpassing, geluidwerende maatregelen en de verkeersknip, gegarandeerd wordt.

3.2.7 Onderzoek naar locaties voor windturbines

Naar aanleiding van de nieuwe sectorale voorwaarden voor windturbines, inspelend op de evolutie van de techniek, en gewijzigde cijfers en ruimtelijke inzichten, was een actualisatie van de omzendbrief EME/2006/01 - RO/2006/02 noodzakelijk. Deze omzendbrief gaf reeds het afwegingskader en de randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines, gebaseerd op de elementen en principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering keurde op 25 april 2014 de omzendbrief RO/2014/02 “Afwegingskader en randvoorwaarden voor de oprichting van windturbines” goed, welke de vorige omzendbrief opheft. Deze omzendbrief scheidt een kader voor de optimale inplanting van grootschalige windturbines voor een zo groot mogelijke productie van groene stroom om op die manier bij te dragen tot een duurzame energietransitie en een gedragen ontwikkeling van windenergie.

De omzendbrief steunt op belangrijke pijlers, namelijk duurzame ruimtelijke ontwikkeling, een duurzaam energiegebruik, de voordelen van windenergie ten opzichte van andere energiebronnen en de economische meerwaarde van windenergie. Het ruimtelijk principe van gedeconcentreerde bundeling uit het RSV wordt algemeen voor de oprichting van windturbines verfijnd in het principe van de plaatsdeling (site sharing). Door windturbines zoveel als mogelijk te bundelen, wordt het behoud van de nog resterende open ruimte in het sterk verstedelijkt Vlaanderen gegarandeerd. De voorkeur gaat naar windenergieopwekking door middel van een cluster van windturbines. Het is niet aangewezen verschillende individuele turbines verspreid in te planten. Vanaf drie windturbines wordt van een cluster gesproken. In de omzendbrief wordt beschreven hoe dit clusteringsprincipe kan worden geoperationaliseerd. In verband met de locatiekeuze voor windturbines en windturbineparken gelden als belangrijke afwegingselementen:

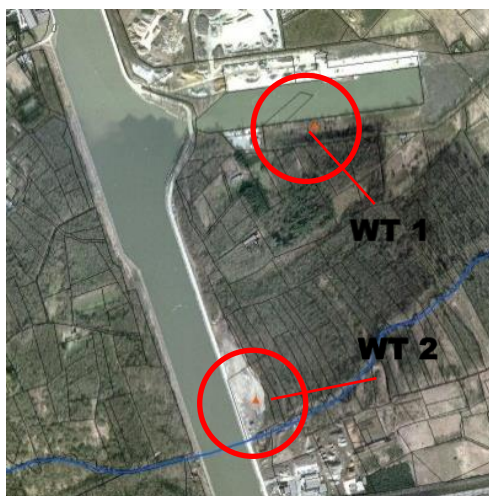
- het project sluit aan bij de schaal en de opbouw van het landschap in kwestie;
- de omvang van het project tast de structuur en de essentiële functies van de randstedelijke gebieden of het buitengebied niet aan.

Omdat potentiële locaties in Vlaanderen schaars zijn is het, vanuit het principe van een duurzaam ruimtegebruik, bovendien van belang dat dergelijke locaties optimaal ingevuld geraken. Als verschillende projectontwikkelaars op een locatie actief zijn, kan het aangewezen zijn dat zij in overleg treden om een optimale invulling van het gebied te verzekeren. Vanuit het principe van duurzaam ruimtegebruik wordt een geschikte locatie, in overeenstemming met de andere afwegingselementen, het best ook geoptimaliseerd in functie van de energieproductie.

Voor wat het ENA betreft, is gesteld dat de opstelling van windturbines in één of meerdere lijnen gebeurt, parallel met de aanwezige grootschalige lijninfrastructuren: het Albertkanaal of de E313. Hiermee wordt ook het meest efficiënt omgesprongen met de bestaande ruimtelijke potenties (haaks

op de overheersende windrichting). Opstellingen dwars op deze lijninfrastructuren worden vermeden. Om de lijnvormige opstelling duidelijk te maken, omvat elk project minstens 3 windturbines. Indien bepaalde te ontwikkelen gebieden op zich te klein zijn voor een lijnopstelling van drie turbines, dienen deze terreinen bekeken te worden in een groter geheel. Voor de grote nieuwe gebieden kan het inrichtingsconcept reeds rekening houden met de inplanting van windturbines indien dit vanuit de ruimtelijke context (randvoorwaarden op het terrein) mogelijk is.

In het projectgebied werd op 5 september 2012 een stedenbouwkundige vergunning verleend aan Limburg Win(d)t NV voor het plaatsen van twee windturbines (zie figuur). Deze turbines werden intussen ook geplaatst. De inplanting van bijkomende windturbines op deze eerder beperkte, beschikbare oppervlakte is niet evident, maar zeker ook niet op voorhand uit te sluiten. In de stedenbouwkundige voorschriften zullen alternatieve vormen van energie (productie) worden toegelaten.



Figuur 28: Luchtfoto met aanduiding van de windturbines.

3.2.8 Aanwezigheid van leidingen

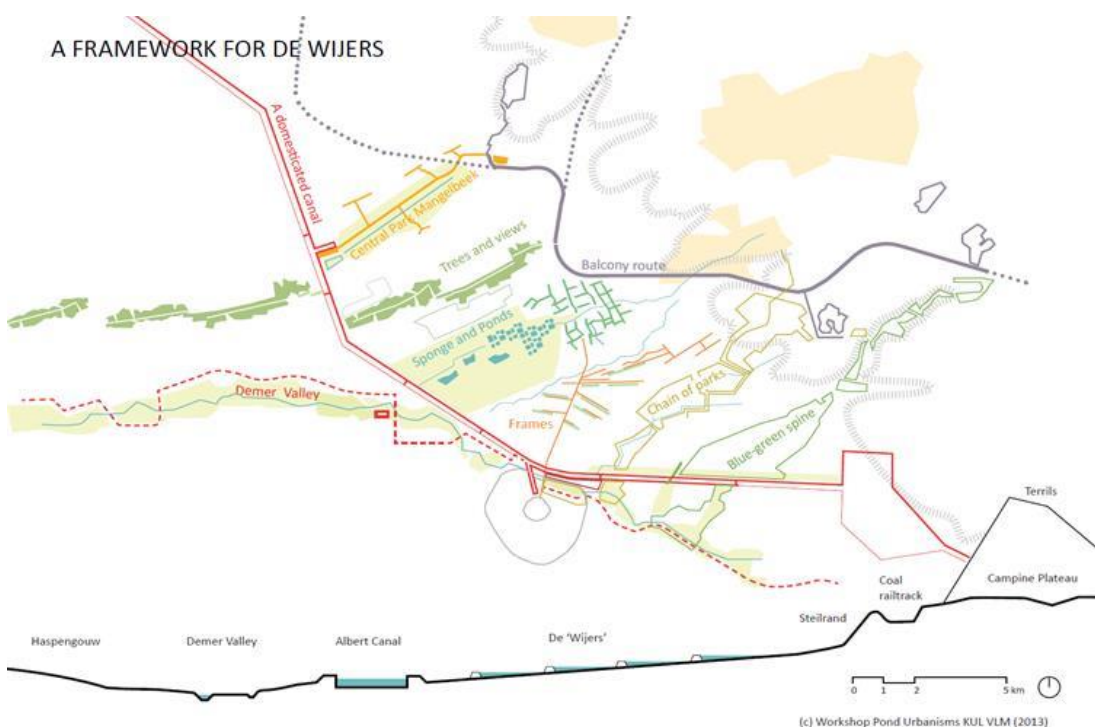
In het plangebied is een leidingstraat (ondergrondse gasleiding) aanwezig, het tracé is aangeduid op het gewestplan. Deze leidingstraat loopt parallel aan de E314/A2, aan de noordelijke zijde, tot aan het Albertkanaal waar een gasdrukstation gesitueerd is, buigt ten westen van het Albertkanaal in zuidelijke richting via een doorsteek af naar de reservatiestrook langs het kanaal. Ter hoogte van de brug van de Westlaan wordt deze, via bevestiging aan de onderzijde van de brug, omgeleid naar de oostzijde van het kanaal.

Ten gevolge van de verbreding van het kanaal en de aanleg van de nieuwe brug ter hoogte van de Westlaan door NV De Scheepvaart zullen drie leidingen in eigendom van N.V. Pijpleiding Antwerpen Limburg Luik (PALL), Aethylen Rohrleitungs Gesellschaft (ARG) en VYNOVA Tessenderlo n.v. omgelegd worden. De leidingen vallen onder het beheer van Petrochemical Pipeline Services B.V., postbus 200, 6160 AE GELEEN (NL). De nieuwe leidingen worden volledig ondergronds aangelegd, waarbij het grootste deel van de uitvoering via een horizontaal gestuurde boring onder het Albertkanaal gebeurt en de ophangconstructie aan de brug van de Westlaan verdwijnt. De uitvoering gebeurt volgens de door NV De Scheepvaart opgelegde eisen.

Bij de verdere ontwikkeling van het gebied moet er rekening gehouden worden met de ligging en geplande omlegging van deze leidingen. De plannen kunnen opgevraagd worden bij AnteaGroup, Roderveldlaan 1, 2600 Antwerpen (03/221 55 00). Bijkomende inlichtingen kunnen bekomen worden bij NV P.A.L.L., Petrochemical Pipelines Services B.V., Sanderboutlaan 21, NL-6181 DN Elsloo (Nederland).

3.2.9 Strategisch project De Wijers

De Wijers betreft een belangrijk vijvergebied geënt op een samenhangend bekenstelsel ten noorden van Hasselt en Genk. In uitvoering van het RSV werd de aanvraag van lokale partners voor een Strategisch Project ‘Diversiteit binnen De Wijers, samenwerken aan kwalitatieve open ruimte(verbindingen)’ gehonoreerd. Deze aanvraag werd mede ondersteund vanuit de VLM waar De Wijers reeds een strategisch Plattelandsproject was. De eerste subsidieperiode (2008-2011; coördinatie VLM, RLLK) betekende de start van een participatief proces. Hierbij werd gewerkt met workshops (ecosysteemdiensten), werden diverse studies uitgevoerd en werd een huisstijl ontwikkeld waardoor het gebied op de kaart is gezet. Eén van de meest in het oog springende resultaten is het werkstuk ‘Uitdagingen voor de Wijers’, met concrete doelstellingen voor de verdere ontwikkeling van de onbebouwde ruimte.⁸ In 2013 werden verdere stappen gezet, onder meer via een design-workshop. Hierbij werd de Mangelbeek beschreven als één van de structurerende elementen. In het verder verloop van het project werd een ruimtelijk uitvoeringsprogramma uitgewerkt om de uitdagingen ruimtelijk te vertalen in ontwikkelingsperspectieven en te concretiseren in strategische en operationele doelstellingen en acties. Voorliggend plan is hiermee in lijn gebracht.



Figuur 29: ‘A framework for de Wijers’, resultaten ontwerpend onderzoek (OSA KULeuven, VLM, 2013)

⁸ ‘Uitdagingen voor de Wijers’ (2012):

1. Het verleden begrijpen als basis voor toekomstige ontwikkelingen;
2. Het groenblauwe netwerk versterken;
3. Schaarse ruimte slim benutten;
4. Evolueren naar een duurzame en welvarende regio.

3.3 Gewenste ruimtelijke structuur voor bedrijventerrein Insteekhaven Lummen

3.3.1 Visie en doelstelling

Het terrein 'Insteekhaven Lummen' wordt, gelet op de ligging aan het Albertkanaal, op een kwaliteitsvolle en duurzame wijze geherstructureerd en ontwikkeld als een specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter met een gedeelte gemengd regionaal bedrijventerrein. Een belangrijk deel van het plangebied, de Mangelbeek, wordt bestemd en versterkt als waardevol natuurgebied. Een voorwaarde voor de ontwikkeling is de aanleg van nieuwe, efficiënte en kwaliteitsvolle ontsluitingsinfrastructuur. Deze wordt tevens ingericht als groene buffer met ruimte voor waterbuffering en -zuivering. De doelstellingen zijn zoals eerder omschreven:

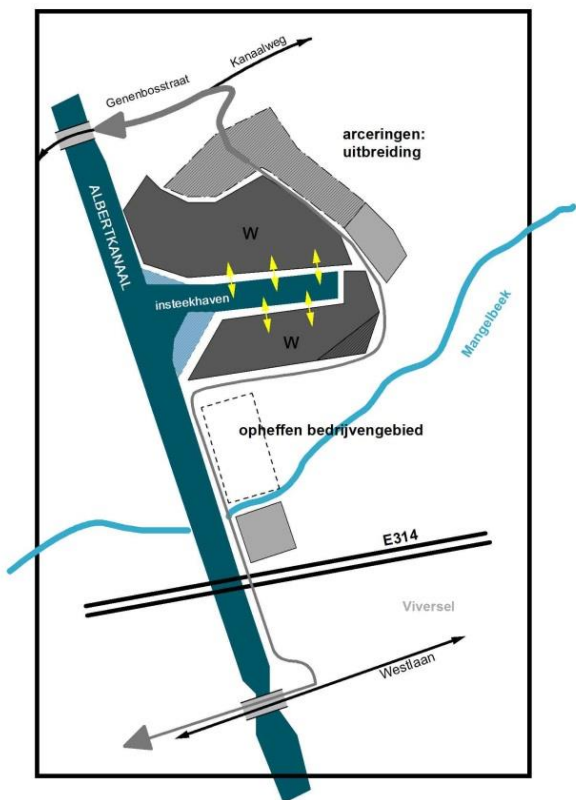
- Betere inplanting en ordening van het bedrijventerrein voor watergebonden activiteiten.
- Versterken en ontwikkelen van de waardevolle natuur (Mangelbeekvallei)
- Realisatie van een optimale ontsluiting van het terrein en de omgeving op een wijze dat de leefbaarheid niet in gedrang komt of verbetert.

3.3.2 Ruimtelijke concepten

De ruimtelijke concepten bevatten de sturende principes voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en vormen de inhoudelijke basis voor de verordenende elementen en voorschriften in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De ruimtelijke visie is opgebouwd uit volgende ruimtelijke concepten:

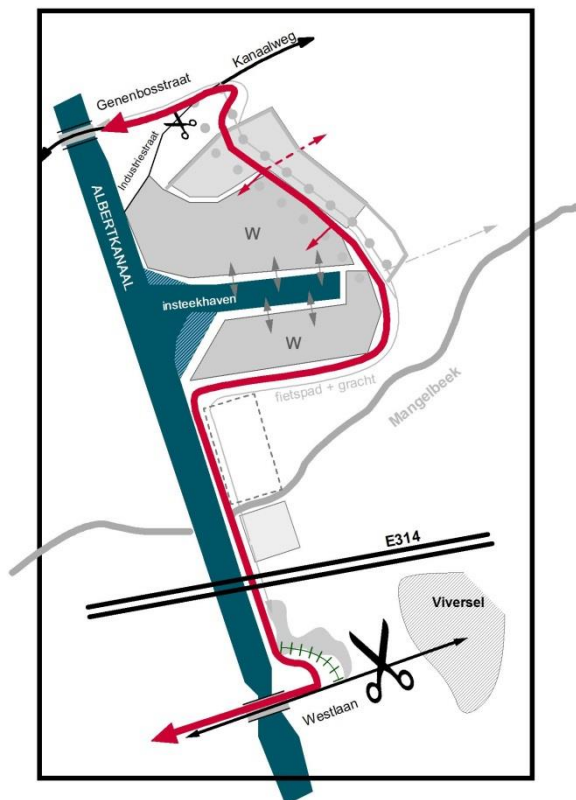
Ontwikkeling van een watergebonden bedrijventerrein



Het gebied Insteekhaven wordt ontwikkeld als een regionaal bedrijventerrein voor watergebonden bedrijvigheid met het kanaal als economische drager. Het wordt ingericht en aantrekkelijk gemaakt voor (grootschalige) bedrijven die optimaal gebruik maken van het kanaal / een bimodale ontsluiting. Om de capaciteit te vergroten en containeroverslag mogelijk te maken zal de toegangsmond van de insteekhaven een grotere doorvaarbreedte krijgen. De brug (Industriestraat) over de toegangsmond zal verdwijnen waardoor ook de doorvaarhoogte onbeperkt wordt. De bedrijfsperven aan de kades worden voldoende diep gemaakt (ongeveer 230 m) zodat ze geschikt zijn voor watergebonden activiteiten. Hiertoe wordt een klein gedeelte van het natuurgebied omgezet naar bedrijventerrein. Dit is mede bepalend voor de inplanting en bochtstralen van de ontsluitingsweg.

De noord – noordoostzijde van het gebied wordt uitgebreid met een zone voor gemengde, regionale bedrijvigheid, dit aansluitend op de ontsluitingsweg en de zone waar zich reeds bedrijvigheid bevindt. Op deze manier wordt een rendabel en compact geheel bekomen.

Ontsluiting van het gebied: nieuwe ontsluitingsweg als centrale drager



Insteekhaven Lummen wordt ontsloten naar de E314 in het zuiden, waar tevens de brug zal worden vervangen en een nieuwe aansluiting op de Westlaan ingericht, met verkeersafwikkeling richting afrittencomplex 26bis.

In het noorden komt een directe aansluiting op de Genenbosstraat/Kanaalweg richting brug over het kanaal. Hiervoor wordt ruimte voorzien in het plan.

De centrale, groene hoofdontsluitingsweg fungeert als ruggengraat van het bedrijventerrein, met een bundeling van infrastructuur (nutsleidingen, waterbuffering, fietspaden, wegenis, aanplant groen) waarop de ondergeschikte interne ontsluitingswegen kunnen aantakken, en met de mogelijkheid om bij de eventuele ontwikkeling van het bedrijventerrein Ubbersel eveneens aan te sluiten op deze centrale as.

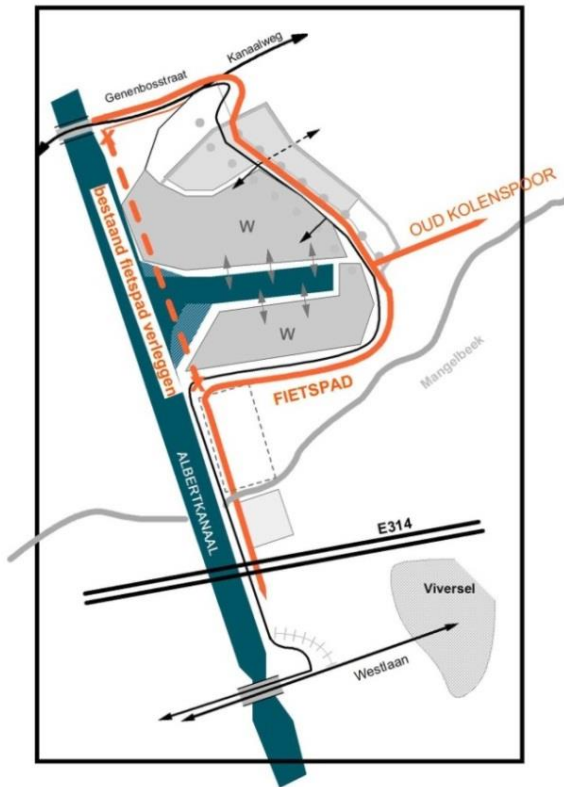
Verhogen van de (verkeers-)leefbaarheid voor de bewoners

Dit herstructureringsproject voorziet ingrepen die de (verkeers-)leefbaarheid voor de bewoners zullen verbeteren ten opzichte van de huidige (planologische) toestand. Deze ingrepen vloeien in belangrijke mate ook voort uit de keuze van het ontsluitingsscenario en werden tevens besproken in het overleg met de verschillende actoren en bewoners (actiegroep Viversel). Hiermee worden voorstellen geconcretiseerd die naar de leefbaarheid van de inwoners een verbetering inhouden ten opzichte van de huidige situatie, precies zoals met dit ENA herstructureringsproject beoogd werd.

Volgende ingrepen worden maximaal gerealiseerd en in voorliggend plan doorvertaald.

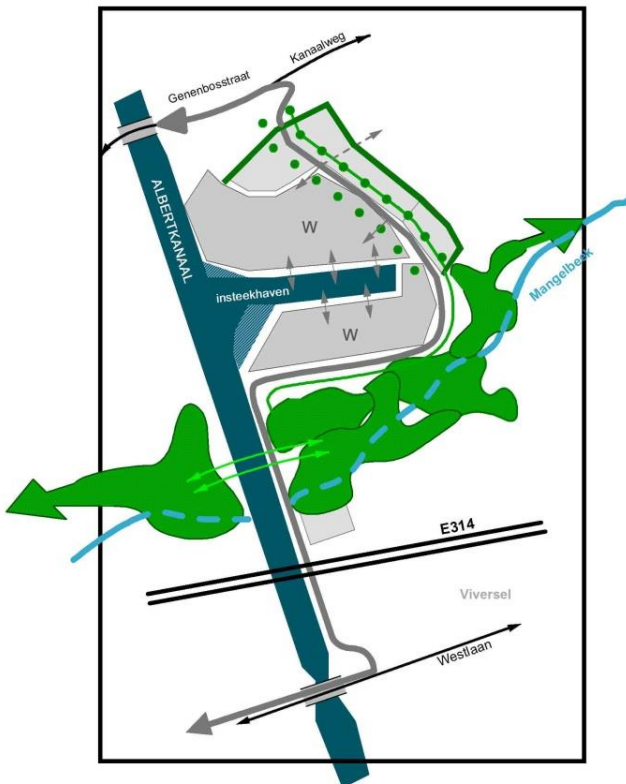
- Maximaal gebruik van het bestaande wegennet verkleint de impact op de ruimte en maakt een snelle realisatie mogelijk.
- De bochtstraal en verloop van de as zorgen voor een extra snelheidsremmend effect.
- Het noordelijk deel van de Industriestraat wordt in functie van de woningen afgekoppeld van het bedrijventerrein (volledige knip).
- Er zal een zo optimaal mogelijke uitvoering worden nagestreefd mét geluidsreducerende maatregelen (kan in vorm van schermen, wallen,...) en landschappelijke inkleding om de impact op de omgeving te beperken.
- Er wordt voorzien in een 'knip' op de Westlaan om het zwaar vrachtverkeer volledig uit de woonkern Viversel te houden (mogelijke manieren van uitvoeren: mechanische afsluiting met badgen/nummer plaat scanners voor inwoners Rekhoven-Viversel, hulpdiensten, zwaar transport..).
- Er zal worden voorzien in een verhoogde leesbaarheid door duidelijke bewegwijzering, tonnagebeperking, enz.

Verlegging fietspad – behoud van fietsverbindingen



In het gebied bevinden zich een aantal belangrijke bovenlokale recreatieve en functionele fietsverbindingen. Deze blijven allemaal behouden maar omwille van het verdwijnen van de brug over de toegangsmond van de insteekhaven, worden ze plaatselijk omgelegd naar het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg. Langsheen deze centrale drager worden veilige, degelijke gescheiden voet- en fietspaden aangelegd in een aangename, groene inkleding. Het fietspad over het oude kolenspoor (oosten) sluit eveneens aan op deze fietspaden. Er zal over gewaakt worden (op vergunningsniveau) dat alle nieuwe kruisingen en aansluitingen op een aangepaste en veilige manier uitgevoerd worden.

Natuurontwikkeling Mangelbeekvallei en groenscherm rond bedrijventerrein



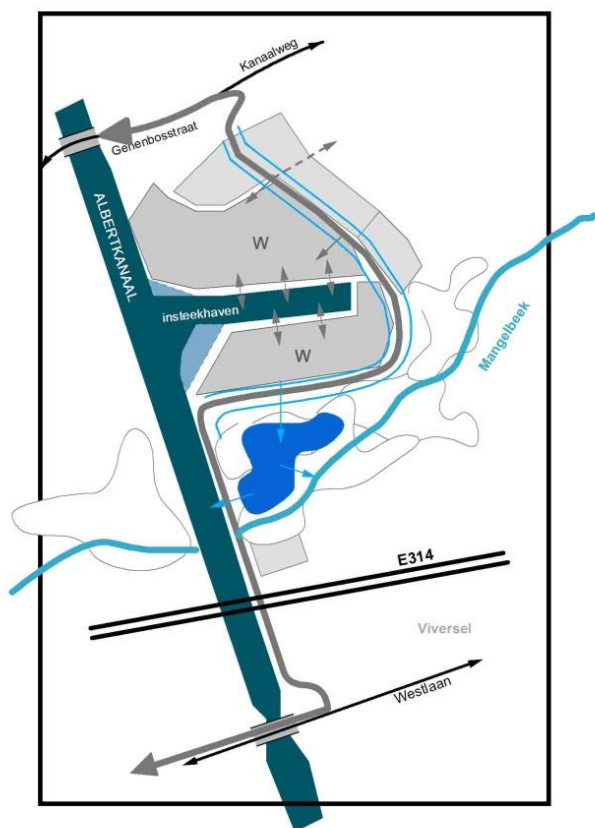
Een gedeelte van het huidige industriegebied ter hoogte van de Mangelbeekvallei wordt herbestemd naar natuurgebied. Dit maakt de ontwikkeling en versterking van de natuurverbinding (groene corridor) over het kanaal mogelijk, en laat toe dat de Mangelbeek, als onderdeel ook van het gebied De Wijers, in zijn geheel kan fungeren.

Een krachtige, groene bufferzone met talud scherm het industriegebied af van de omliggende andere functies en moet de hinder naar fauna en flora in het natuurgebied inperken. De aanplant van houtige gewassen in buffers of in aanplantingen op het openbaar domein dient gebeuren met streekeigen en standplaatsgeschikte soorten.

Bundeling van groen en waterafvoer creëert kansen voor duurzame ontwikkeling als corridor.

De interne ontsluitingsweg krijgt een groen karakter om de belevingswaarde van zowel de naastliggende fietspaden (recreatief en functioneel) als het industrieterrein zelf te verhogen. Bedrijven worden gestimuleerd om mee te investeren in biodiversiteit: vergroening van terreinen, inrichting en beheer voor specifieke soorten, maatregelen voor waterbeleid, energiebesparing,...

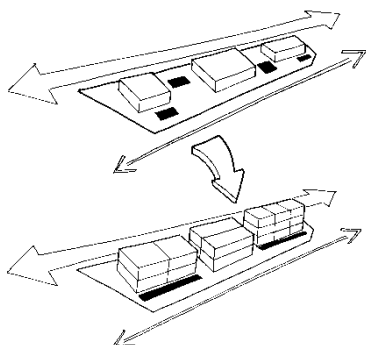
Waterbeheer en waterzuivering



De aanleg van nieuwe wegen en bijkomende bebouwing van bedrijfspcelen zal de verharde oppervlakte doen toenemen. Het opvangen en af te voeren water moet zoveel mogelijk op de bedrijfspcelen zelf gebufferd worden (verhardingen maximaal in waterdoorlatende materialen, groendaken, e.d.). Langsheen de ontsluitingsweg en in de bufferzones worden ruime, open verzamelgrachten aangelegd voor het water van het openbaar domein, waarop ook het grachtenstelsel van het omliggend gebied aantakt om vertraagd afgevoerd te worden naar de Mangelbeek.

Voor de lozing van het hemelwater (afkomstig van verhardingen op het industrieterrein) in de Mangelbeek wordt het concept van natuurlijke voorzuivering van hemelwater toegepast.

De aanleg van bovengrondse buffer- of infiltratievoorzieningen dient te gebeuren volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw. **Intensief en zorgvuldig ruimtegebruik: schakelen, stapelen, groeperen**



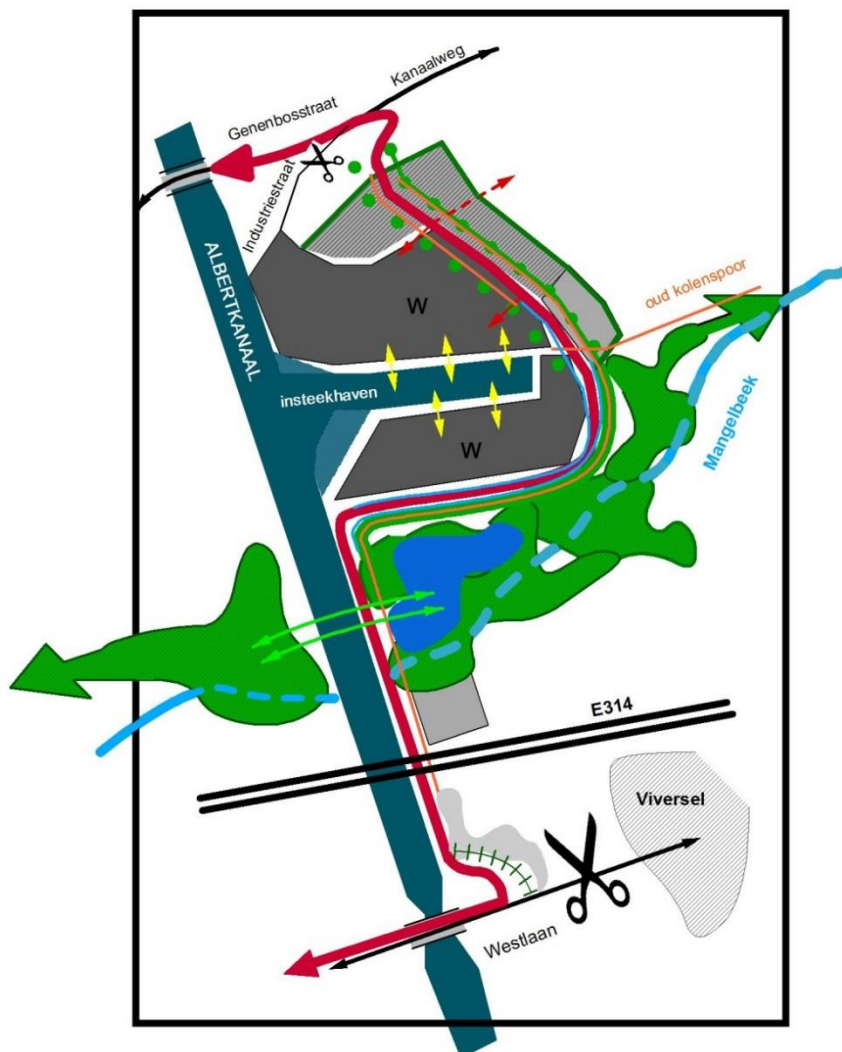
Omwille van het zuinig ruimtegebruik wordt compact en intensief bouwen gestimuleerd. Ruimten worden bij voorkeur zoveel mogelijk gestapeld en geschakeld. Halfopen bebouwing is wenselijk. Het aandeel parkeerruimten wordt zoveel mogelijk beperkt of geclusterd. Het is wenselijk dat gebouwen op de perceelsgrens of bouwlijn opgericht worden. Waar mogelijk wordt infrastructuur gemeenschappelijk benut.

Het parkeren voor de activiteiten op de bedrijfspcelen (personeel en bezoekers) wordt zoveel mogelijk gebundeld aan de ontsluitingsassen (clusteren van parkings).

Het gebruik van openbaar vervoer en fiets moet gestimuleerd worden, bijvoorbeeld door de verdere uitbouw van het openbaar vervoersaanbod en haltevoorzieningen.

3.3.3 Structuurschets

De structuurschets vormt de vertaling van de ruimtelijke concepten op hoofdlijnen.



3.4 Watertoets

In het kader van het decreet integraal waterbeleid van 18 juli 2003 en latere wijzigingen is het noodzakelijk een toetsing te doen van de mogelijk schadelijke effecten op het watersysteem ten gevolge van het plan (watertoets). Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets.

Het gebied is gelegen langsheen het Albertkanaal en doorheen het projectgebied stroomt de Mangelbeek (waterloop 2^{de} categorie). Het plangebied is deels gesitueerd in niet overstromingsgevoelig gebied, deels in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Verder is het deels in infiltratiegevoelig, deels in niet infiltratiegevoelig gebied gelegen en in niet erosiegevoelig gebied. De zone van de Mangelbeek staat geregistreerd als zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1), de rest van het plangebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).

Een gedeelte van de bedrijfsgronden gelegen in overstromingsgevoelig gebied, moeten worden opgehoogd. Bij het inrichten van het industriegebied, het bebouwen en verharderen van de oppervlakte

met een verminderde infiltratie tot gevolg, dient er voldoende ruimte voorzien te worden voor het inrichten van voorzieningen voor de buffering, infiltratie en afvoer van het hemelwater. Hierbij dient gekeken te worden naar de verschillende afwateringsmogelijkheden van het terrein en de invloed hiervan op de Mangelbeekvallei. Het water afkomstig van het bedrijventerrein moet maximaal geïnfilteerd en (bovengronds) gebufferd worden op de bedrijfspercelen zelf (via hemelwaterputten, groene daken, waterdoorlatende verharding, bufferbekkens,..). Volgens het advies van de Provincie Limburg in het kader van de plan-MER-screening dient 200m³ buffercapaciteit voorzien te worden per hectare verharde oppervlakte. Het opgevangen hemelwater moet maximaal hergebruikt worden. Afvoer van het hemelwater naar het Albertkanaal is niet toegestaan, het bedrijventerrein is dus afhankelijk van – zo beperkt mogelijke - lozing in de Mangelbeek. Het water afkomstig van het openbaar domein zal in grachten worden opgevangen, samengebracht in een ruime gracht die het gebied omsluit (ontsluitingsweg - groene buffer) en verder afgevoerd naar de Mangelbeek. Het maximale lozingsdebiet is volgens de Provincie Limburg vastgesteld op 40 l/s/ha. Hierbij verdient het concept van de natuurlijke voorzuivering van het hemelwater de voorkeur boven lozing. Gezien de bodemgesteldheid (cfr. bodemkaart) in het gebied geschikt is om het regenwater van de verharding te laten bezinken moet er bij nieuwe verharding en bebouwing van uitgegaan worden dat er helemaal geen lozing op de riolering en/of waterloop plaatsvindt. Bij het beoordelen van een aanvraag en toekennen van een stedenbouwkundige vergunning moeten alle adviezen inzake de watertoets nauwkeurig in acht genomen worden, met bvb. het opleggen van constructievoorwaarden voor bouwen in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Infiltratievoorzieningen moeten uitgevoerd worden als open waterstructuren, die gedimensioneerd worden op basis van infiltratieproeven waarbij er wordt uitgegaan van een terugkeerperiode van de overloop van minimaal 20 jaar, een minimum van 250 m³/ha verharde oppervlakte (los van aanwezige waterputten) en een infiltratieoppervlakte van minimaal 4% van de verharde oppervlakte. De ruimte voor water (open bergingszones) moet binnen de zoneringen van het GRUP opgenomen worden.

3.5 Acties ter realisatie

Voor de realisatie van dit plan gaf het coördinatieplatform ENA reeds in 2012 opdrachten om een aantal stappen te zetten. Inmiddels worden voor de realisatie van de drie hoofddoelstellingen in dit plan volgende stappen gezet:

1. Ontwikkeling en herstructurering van het bedrijventerrein.

Het Agentschap Ondernemen onderzocht naar aanleiding van het planningsproces de effectieve mogelijkheden tot realisatie van het bedrijventerrein. Er zijn verkennende gesprekken gevoerd met de grootste grondeigenaren aan de zuidelijke zijde van de insteekhaven. Dit om rekening te kunnen houden met hun intenties en mogelijke (uitbreidings-)plannen.

Daarnaast werd door het Agentschap Ondernemen de positie, het ruimtebeslag en het toekomstperspectief van de overige bedrijven aan de noordelijke zijde van de insteekhaven in kaart gebracht. Op basis van de verkregen gegevens werd in 2014-2015 aan het studie bureau Arcadis gevraagd een kostenmodel te ontwikkelen om zo tot mogelijke scenario's voor de financiering te komen en de haalbaarheid van het plan in te schatten. De inrichtingsschets die voor dit plan is opgemaakt tijdens het planproces diende als basis voor dit kostenmodel. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een watergebonden deel en een niet watergebonden deel, allicht te ontwikkelen door twee verschillende partners. Ook werd de integrale implementatie van de wegenis en basisinfrastructuur van het bedrijventerrein, inclusief de noordelijke rotonde, meegenomen in de kostenberekening om in zo hoog mogelijke mate tot een totaalontwikkeling te komen.

Op basis van het kostenmodel dat door Arcadis werd opgeleverd zijn verschillende financieringsscenario's mogelijk, waarbij de kosten verdeeld worden over de belangrijkste partners. Deze resultaten werden besproken met de stakeholders, met name ook LRM en De Scheepvaart, om tot

een effectieve verdeling van de kosten te komen. Het Agentschap Ondernemen faciliteert dit overleg. Voor de verdere realisatie zullen vervolgens concrete overeenkomsten kunnen worden gesloten en afspraken gemaakt over de taakverdeling.

2. Versterking en (her)inrichting van de Mangelbeek

Het Agentschap Natuur en Bos (ANB) zal voor de herstructurering van de Mangelbeek (dat wordt herbestemd als natuurgebied met overdruk GEN) stappen ondernemen voor een (her)inrichting. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de verschillende maatregelen en voorstellen die in de mer-screening zijn vermeld, maar worden ook potenties benut om ruimtelijk bedreigd bosgebied planmatig aan te pakken. De acties ter realisatie betreffen onder meer de (her)bebossing. Een groot deel van de huidige privépercelen komen ook in aanmerking voor boscompensatie vanuit het bosdecreet en worden ingeschakeld als aanvulling op de reeds beboste percelen van ANB in het gebied. Deze percelen vormen bovendien reeds een gesloten geheel en hebben een hoge biologische waarde. Tegelijk worden doelstellingen gerealiseerd voor natuurlijke voorzuivering van hemelwater (afkomstig van verhardingen op het industrieterrein) alvorens te lozen in de Mangelbeek, enz. Overigens zal het voorziene groen op het bedrijventerrein ook een afwateringsfunctie (hemelwater) hebben. Een correctie van de begrenzing van het bosreservaatgebied aan de vernieuwde grenzen is tevens voorzien.

Voor deze acties worden door ANB momenteel de kosten- en baten ingeschat. Voor de langere termijn wordt er tevens een beheerplan uitgewerkt.

3. Aanleg van de geplande infrastructuur en de brug over het Albertkanaal

Naast de infrastructuur die nodig is voor het bedrijventerrein zijn er ook reeds stappen gezet voor de aanleg van de ontsluiting richting E313 (op- en afrit 26bis). In het bovenstaande hoofdstuk over het SALK werd reeds aangegeven hoe de vervanging van de bestaande brug over het Albertkanaal (Westlaan) en de ontsluiting tot het bedrijventerrein zal worden gerealiseerd samen met de geluidsmaatregelen, de verkeersknip en de landschappelijke inkleding. De heraanleg van de wegenis vanaf de brug tot aan de E313 (de Dellestraat) is reeds voorzien in de planning van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Onteigeningsplan. Aan dit plan wordt voor de realisatie van elk van de drie de bovenstaande doelstellingen een onteigeningsplan toegevoegd (zie bijlage Ib), en dit voor de gronden die thans geen eigendom zijn van de betreffende ontwikkelaar(s).

Voor wat betreft het bedrijventerrein wordt vooral ingespeeld op de vraag naar uitbreiding van de bestaande bedrijven en de noodzaak om de infrastructuurwerken (heraanleg dok, interne ontsluiting) te kunnen realiseren en bijkomende bedrijven aan te trekken.

Voor de realisatie van het natuurgebied wordt dit gemotiveerd vanuit de noodzaak om de ‘ontbrekende’ privépercelen te kunnen verwerven, een (her)bebossing te kunnen realiseren en inrichtingsmaatregelen te kunnen treffen gelijktijdig aan de realisatie van het bedrijventerrein. Er wordt immers eenerschikking van gronden en eigendommen voorzien, met inbegrip van gronden die nodig zijn voor de aanleg van de ontsluiting.

De aanleg van de ontsluiting (rotonde en ontsluiting/brug) en de inpassing in het landschap is een voorwaarde voor de herstructurering en verdere ontwikkeling en dient ook voorafgaand te gebeuren. Ook de maatregelen die de leefbaarheid van het gehucht Viversel voor de inwoners moeten blijven garanderen hangen hiervan af.

De machtiging tot onteigening op basis van de procedure bij hoogdringendheid zal door de Vlaamse Regering worden verleend bij de definitieve vaststelling van het plan.

3.6 Ruimtebegroting

De invloed van de bestemmingswijzigingen in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op de ruimtebegroting uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is weergegeven in onderstaande tabel.

Bestemmingscategorie	Voor	Na	Vershil
Wonen	0,6 ha	0 ha	-0,6 ha
Natuur en reservaat	40 ha	45 ha	+5 ha
Bos	0,4 ha	0 ha	- 0,4 ha
Landbouw	9 ha	0 ha	- 9 ha
Industrie	63 ha	56 ha	- 7 ha
Overige bestemmingen	6 ha	21 ha	+15 ha
GEN in overdruk	0 ha	45 ha	+45 ha
Recreatie	3 ha	0 ha	-3 ha

De bestemmingscategorie 'overige bestemmingen' bevat de zones voor verkeers- of vervoersinfrastructuur en voor waterinfrastructuur.

3.7 Op te heffen voorschriften

Gewestplan Hasselt-Genk KB 3 april 1979 en wijziging van 6 oktober 2000 BVR met de bestemmingen agrarisch gebied, industriegebied, gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, natuurgebied, bosgebied, woongebied, gebied voor dagrecreatie, bestaande waterweg en reservatiestroken.

3.8 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundig voorschriften

Vooraf:

Het verordenend grafisch plan wordt ingetekend op een kadasterplan als ondergrond. De meest recente ondergrond die beschikbaar is bij de opmaak van het voorontwerp en ontwerp wordt gehanteerd. Diezelfde ondergrond blijft daarna behouden in het definitieve plan vermits het hanteren van een gewijzigde ondergrond tot beperkte aanpassingen van het plan zou kunnen leiden na het openbaar onderzoek. De gebruikte ondergrond is het zogenaamde GRB of grootschalig referentiebestand zoals het wordt aangeleverd door de FOD Financiën.

Bij het intekenen van bestemmingen wordt in principe aan elk kadastraal perceel een bestemming gegeven. Enkel wanneer het om zeer grote percelen gaat wordt omwille van ruimtelijke opties uitzonderlijk geselecteerd om een perceel op te delen en er twee verschillende bestemmingen aan te geven. De inkleuring op een kadastrale ondergrond is dus verschillend van de gewestplannen die ingetekend zijn op een topografische kaart (schaal 1/10.000). Dit verschil in ondergrond vereist soms een interpretatie van het gewestplan, in de zin dat de bestemming van het gewestplan zo veel als mogelijk een vertaling naar de kadastrale ondergrond krijgt. Die gekozen interpretatie blijkt uit de inkleuring op het verordenend grafisch plan. De werkwijze garandeert ook dat er geen "snippers" overblijven waarvoor de bestemming onduidelijk blijft.

Een bijzonder aandachtspunt is de ligging van het plangebied op de landsgrens België-Nederland. Het gebied dat in dit plan bestemd wordt als watergebonden bedrijventerrein is zo ingetekend dat de

landsgrens ook de grens van het plangebied vormt. De landsgrens zelf is niet weergegeven op het grafisch plan omdat deze grens, naast het bestuursrechtelijke aspect, geen directe betekenis heeft voor de ruimtelijke ordening. Op de toelichtende kaarten is de landsgrens uiteraard wel afgebeeld.

In een beperkt aantal gevallen zijn bestaande gebouwen niet op de ondergrond weergegeven. Dat kan zijn omdat ze recent opgericht of vernieuwd zijn, omdat ze te klein zijn of om andere redenen van technische aard. Hoewel dergelijke situaties de leesbaarheid van het grafisch plan kunnen bemoeilijken wordt er omwille van de vergelijkbaarheid van kaartmateriaal voor geopteerd om geen aanpassingen door te voeren aan de meest recente beschikbare GRB-ondergrond. Het feit dat een constructie niet is afgebeeld op de ondergrond van het grafisch plan heeft geen rechtsgevolgen in het kader van het beoordelen van stedenbouwkundige vergunningen.

De onderstaande stedenbouwkundige voorschriften zijn gebaseerd op de type stedenbouwkundige voorschriften zoals vastgesteld door de Vlaamse Regering op 11 april 2008. Door het toepassen van type stedenbouwkundige voorschriften wordt een zo groot mogelijke eenduidigheid en rechtszekerheid beoogd. De type stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit algemene bepalingen die worden aangevuld met gebied-specifieke bepalingen waar de plaatselijke situatie dit vereist om tot een kwaliteitsvolle ruimtelijke inrichting van een gebied te komen.

De stedenbouwkundige voorschriften in dit gewestelijk RUP moeten samen gelezen worden met de beoordelingsgronden opgenomen in de VCRO. Die zijn algemeen geldig bij het beoordelen van alle aanvragen voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning. De inpasbaarheid in de omgeving, de mobiliteitsimpact, het rekening houden met de bestaande toestand in de omgeving of de veiligheid (als geheel is dit de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening) worden dus niet herhaald in de stedenbouwkundige voorschriften van dit gewestelijk RUP. Ze zijn natuurlijk wel van toepassing vermits ze rechtstreeks doorwerken vanuit de VCRO. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de regels die gelden voor het kruisen van waterlopen en wegen en de regels die gelden voor trage wegen of erfgoed en archeologie. Die generieke regels en afspraken blijven onverminderd van toepassing maar worden niet vermeld in de stedenbouwkundige voorschriften.

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften

In functie van de herstructurering van de insteekhaven in Lummen wordt een herbestemming doorgevoerd, voor de percelen aan de insteekhaven naar watergebonden regionaal bedrijventerrein, voor de percelen daarbij aansluiten naar een gemengd bedrijventerrein voor lokale en regionale bedrijven.

Een regionaal bedrijf is een grootschalig bedrijf met belangrijke ruimtelijke impact op de omgeving op vlak van mobiliteit, uitzicht, omvangrijke ruimte-inname of potentieel in te bufferen effecten. 'Regionaal' verwijst niet naar de economische relaties of het verzorgingsgebied van het bedrijf.

Op een gemengd regionaal bedrijventerrein kunnen bedrijven gevestigd en uitgebaat worden die om ruimtelijke of milieuredenen niet verweefbaar (meer) zijn met een multifunctionele stedelijke of residentiële omgeving.

Het watergebonden karakter bestaat uit het gebruik van de waterweg voor het vervoer van een substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half) afgewerkte producten, of uit het gebruik van het water als substantieel onderdeel van het productieproces. De watergebonden bedrijvigheid kan bestaan uit ten minste 2 typen watergebonden bedrijven: het type watergebonden bedrijven dat water gebruikt voor haar productieproces en het type watergebonden bedrijven die voor hun vervoer gebruik maken van het water zonder een eigen kade. Beide typen vormen zogenaamde "tweedelijns" watergebonden bedrijven.

Met opslag is de opslag van de geproduceerde of verwerkte goederen bedoeld. Daarnaast kan bijvoorbeeld ook de opslag van grond voor een grondwerker hieronder begrepen zijn.

Onder op- en overslag, voorraadbeheer, groepage en fysieke distributie wordt ook begrepen groothandel.

Onder mestverwerking en slibverwerking worden alle verwerking en bewerking van mest of slib begrepen.

Voorbeelden van gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen zijn een vrachtwagentankstation, een gemeenschappelijk bedrijfsrestaurant, een bank-/postloket.

In specifieke gevallen kan onder bewakingspersoneel ook de eigenaar, een zaakvoerder of kaderlid worden begrepen, voor zover diens aanwezigheid nuttig of nodig is voor de bewaking en voor de veiligheid van het bedrijf.

Bedrijfsverzamelgebouwen: voorbeelden daarvan zijn gebouwen waarin verschillende bedrijven hun kantoren voor administratieve diensten groeperen.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften



Artikel 1. Zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter
Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie bedrijventerreinen.

1.1. Het gebied is bestemd voor regionale bedrijven met watergebonden karakter. Het watergebonden karakter bestaat uit het effectief gebruik van de waterweg voor het vervoer van een substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half) afgewerkte producten, of uit het gebruik van het water als substantieel onderdeel van het productieproces.

De hoofdactiviteiten van deze bedrijven kunnen zijn:

- productie en verwerking van goederen;
- verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen;
- productie van energie of energierecuperatie;
- op- en overslag, voorraadbeheer, groepage en fysieke distributie;
- logistiek complementaire en logistiek ondersteunende activiteiten inclusief exploitatie van intermodale en laad- en losinfrastructuur;
- afvalverwerking met inbegrip van recyclage;
- verwerking en bewerking van mest;
- verwerking en bewerking van slib.

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter en de bedrijven zijn toegelaten.

Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen, inherent aan het functioneren van het bedrijventerrein zijn toegelaten.

Kantoren en toonzalen met beperkte vloeroppervlakte, ongeschikt en gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven, zijn toegelaten voor zover die activiteiten geen loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. De toonzalen mogen maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte innemen, ongeacht op welk niveau de toonzalen worden ingericht, en de toonzaaloppervlakte mag maximaal 500 m² zijn.

Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200 m² vloeroppervlakte, geïntegreerd in het bedrijfsgebouw, zijn toegelaten. Indien het noodzakelijk is voor de veiligheid van het bewakingspersoneel is de niet-integratie toegelaten.

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>In het gebied zijn windturbines toegelaten, alsook andere installaties voor de productie van (hernieuwbare) energie of energierecuperatie. De productie van energie of energierecuperatie hoeft niet watergebonden te zijn. Vanuit het beleidskader voor energie geldt dat om landschappelijke redenen eenvormigheid van opstelling en structuur wordt nagestreefd bij de inplanting van windturbines.</p> <p>Met autonome kantoren wordt bedoeld: bedrijven met als hoofdactiviteit privé- en overheidsdienstverlening met een hoofdzakelijk administratief karakter en een hoge personeelsintensiteit. De kantooractiviteit is hier niet ondergeschikt aan andere bedrijfsactiviteiten zoals productie of verwerking van goederen.</p> <p>Inrichtingen die vallen onder toepassing van de Seveso-wetgeving, zowel hogedrempelinrichtingen als lagedrempelinrichtingen. Worden mogelijk gemaakt in dit gebied voor zover ze beantwoorde aan de veiligheidsvoorwaarden die voor dergelijke activiteiten gelden. Deze optie is gebaseerd op de risicozonering met grafische weergave en de conclusies van het ruimtelijk veiligheidsrapport in bijlage VI.</p> <p>De insteekhaven wordt ook gebruikt door een waterskiclub. De stedenbouwkundige voorschriften bevatten een bepaling die medegebruik voor watersport toelaat. In de voorschriften is bepaald dat medegebruik van het gebied voor watersport en het plaatsen van installaties zoals steigers kan worden toegelaten voor zover daardoor de inrichting van het gebied als bedrijventerrein niet in het gedrang komt.</p> <p>Zuinig ruimtegebruik en kwaliteitsvolle inrichting zijn algemene principes voor een bedrijventerrein. Er worden randvoorwaarden en kwaliteitseisen voor de inrichting van het terrein geformuleerd.</p> <p>Het gedeeltelijk behoud en aanleg van nieuwe waterlijnelementen zoals open grachten is noodzakelijk voor de waterhuishouding en met name de buffering. De oppervlakte van verharding op het bedrijventerrein en de specifieke situatie ter plaatse (Mangelbeekvallei en Albertkanaal) vragen een globaal afwateringsplan. Waterdoorlatende verhardingen dienen zo veel mogelijk gebruikt. Er wordt opgelegd dat de inrichting van het bedrijventerrein bufferbekkens en een open grachtensysteem omvat inclusief gegroepede voorzieningen bijvoorbeeld wateropvang en – buffering. Vanuit de watertoets, vanuit het zorgvuldig ruimtegebruik, vanuit het reliëf en de bodemgesteldheid, blijkt dat de combinatie van individuele watervoorzieningen per perceel en collectieve infiltratie- of bufferbekkens aangewezen is.</p>	<p>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 Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, kunnen worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen in het bedrijf voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.</p> <p>Handelingen die nodig zijn voor het medegebruik van het gebied voor waterrecreatie zijn toegelaten, voor zover daardoor het functioneren als watergebonden bedrijventerrein niet in het gedrang komt.</p> <p>De volgende activiteiten zijn niet toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - autonome kantoren; - kleinhandel; - agrarische productie. <p>1.2. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid, doorgang of de interne circulatie op het terrein zijn toegelaten.</p> <p>1.3. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik en de kwaliteitsvolle inrichting van het gebied. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid; - de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein; - het groeperen van systemen voor infiltratie, buffering en vertraagde afvoer in open structuren binnen een samenhangend voorstel voor de waterbeheersing en met gegroepede watervoorzieningen; vermijden van negatieve effecten op de waterkwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen voor het voorkomen van calamiteiten. Vervuild regenwater, zoals licht verontreinigd hemelwater afkomstig van weg of parking, moet eerst gezuiverd worden vooraleer er geloosd wordt op het grachtenstelsel en de Mangelbeek, volgens het concept van natuurlijke voorzuivering. - de bebouwing moet zoveel mogelijk parallel met de nieuwe ontsluitingsweg(en) en/of de kade van de insteekhaven worden opgericht. - een zo maximaal mogelijk behoud van de bestaande water- en groene lijnelementen waaronder het maximaal behoud van bestaande bomen en kleine landschapselementen; - het beperken van lichthinder en lichtvervuiling; - voorkomen van permanente bemaling van grondwater.

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Met 'technieken van natuur-technische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen. Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecums-natuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</p> <p>Een inrichtingsstudie is bedoeld om specifieke informatie te krijgen om een vergunningsaanvraag te beoordelen met het oog op het bekomen van een optimale ruimtelijke inrichting van het gebied. De inrichtingsstudie wordt hier toegepast omwille van de complexiteit van het gebied en van de voorziene ontwikkelingen.</p> <p>De inrichtingsstudie is voornamelijk nuttig om na te gaan of een aangevraagde activiteit of ingreep voldoende aansluit bij andere ontwikkelingen in het gebied en in de omgeving van het gebied, dus een ruimere blik. Het gaat dan zowel om reeds gerealiseerde ontwikkelingen als om voorziene of mogelijk zelfs nog niet gekende ontwikkelingen. De inrichtingsstudie laat dan toe om te beoordelen of de beoogde ingreep een positieve bijdrage levert aan de ruimtelijke samenhang in het gebied. Op die manier kan ook bewaakt worden dat een aangevraagde ingreep of activiteit in een deel van het gebied geen hypotheek legt op de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied als geheel.</p> <p>Een inrichtingsstudie wordt in dit gebied opgelegd als een verplicht onderdeel van de aanvragen voor het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning met mogelijk een relatief grote impact op het geheel van het gebied. Voor heel beperkte ingrepen is dus geen inrichtingsstudie vereist.</p> <p>De inrichtingsstudie wordt opgemaakt door de aanvrager van de vergunning. Voor complexe en omvangrijke gebieden is het gebruikelijk dat de betrokken partners en ontwikkelaars een masterplan of een andere vorm van een ontwikkelingsvisie uitwerken. Dergelijke masterplannen of</p>	<ul style="list-style-type: none"> - aanplant van houtige gewassen moet gebeuren met streekeigen en standplaatsgeschikte soorten. - <p>1.4. In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuur-technische milieubouw gehanteerd worden.</p> <p>1.5. Bij vergunningsaanvragen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein, voor de aanleg van wegenis voor de interne ontsluiting van het bedrijventerrein, voor de inrichting van de buffer en voor de vestiging van een nieuw bedrijf wordt een inrichtingsstudie gevoegd die betrekking heeft op de gronden bestemd als watergebonden bedrijventerrein, de gronden bestemd als zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein, de gronden bestemd als weginfrastructuur en de gronden bestemd als waterweginfrastructuur.</p> <p>De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied en zijn omgeving. De inrichtingsstudie houdt in het bijzonder rekening met de bepalingen inzake buffering en behoud van groenelementen, het behoud van waterelementen, verlichting, waterbeheersing, ontsluiting en de inpassing van fietsvoorzieningen.</p> <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de advies verlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>


Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>ontwikkelingsvisies kunnen door aanvragers gebruikt worden als inrichtingsstudie voor zover die voldoen aan de voorwaarden die in de stedenbouwkundige voorschriften zijn vastgelegd.</p> <p>De bevoegde en betrokken overheden kunnen, indien zij dit wensen ook beleidsuitspraken doen over een masterplan of ontwikkelingsvisie en er zo een bepaalde beleidswaarde aan toekennen. Dat betekent niet dat dergelijk masterplan of ontwikkelingsvisie in de plaats komt van de stedenbouwkundige voorschriften en gehanteerd kan worden als basis voor het beoordelen van vergunningen.</p> <p>Een inrichtingsstudie is vereist om de ruimtelijke concepten en de ruimtelijke vertaling van de milderende maatregelen te realiseren. Hier vallen ook de landschappelijke inpassing en buffering onder.</p> <p>Waterdoorlatende verhardingen dienen zo veel mogelijk gebruikt. De inrichting van het bedrijventerrein dient bufferbekkens en een open grachtensysteem te omvatten inclusief gegroepeerde voorzieningen bijvoorbeeld wateropvang en –buffering.</p>	
	<div data-bbox="1005 922 1270 1067" style="border: 2px solid black; background-color: #FF00FF; display: flex; align-items: center; justify-content: center; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"> GRB </div> <p>Artikel 2 Zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'.</i></p> <p>2.1. Het bedrijventerrein is bestemd voor lokale en regionale bedrijven met volgende hoofdactiviteiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen; - productie van energie; - onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten; - op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel; - afvalverwerking met inbegrip van recyclage;

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Inrichtingsstudie: toelichting onder artikel 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> - verwerking en bewerking van mest en slib; - verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen. <p>De bedrijven mogen geen abnormale hinder, bodem of luchtvervuiling, geluids-, geur- of trillingshinder veroorzaken voor de omgeving. Milieubelastende activiteiten die niet door maatregelen binnen het perceel gebufferd kunnen worden, zijn niet toegelaten.</p> <p>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 Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, kunnen worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen in het bedrijf voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.</p> <p>Per bedrijfsperceel zijn volgende activiteiten toegestaan als complementaire functie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gerelateerde kantoren en toonzalen, met een maximale oppervlakte van 20% van de gelijkvloerse bruto-vloeroppervlakte van de bebouwing; - een bedrijfswoning ongelijkvloers geïntegreerd in de bedrijfsbebouwing en met een maximale bruto-vloeroppervlakte van 200 m² <p>Op het bedrijventerrein zijn tevens volgende aan de hoofdbestemming verwante inrichtingen en voorzieningen toegestaan, voor zover ze de algemene bestemming niet in het gedrang brengen en de goede ruimtelijke ordening niet schaden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - openbare verharde en groene ruimten; - openbare uitrustingen en nutsvoorzieningen; - installaties voor de productie van hernieuwbare energie of energierecuperatie. <p>Volgende activiteiten zijn niet toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kleinhandel; - autonome kantoren. - <p>Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de draagkracht van de omgeving.</p> <p>Het parkeren van personenwagens gebeurt hetzij op collectieve parkings, hetzij op eigen terrein. Elk bedrijf moet op het eigen terrein voldoende fietsenstallingen voorzien voor het personeel.</p> <p>Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik en de kwaliteitsvolle inrichting van het gebied. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:</p>

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<ul style="list-style-type: none"> - het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid; - de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein; - het groeperen van systemen voor infiltratie, buffering en vertraagde afvoer in open structuren binnen een samenhangend voorstel voor de waterbeheersing en met gegroepeerde watervoorzieningen voor het volledige bedrijventerrein; vermijden van negatieve effecten op de waterkwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen voor het voorkomen van calamiteiten. Vervuild regenwater, zoals licht verontreinigd hemelwater afkomstig van weg of parking, moet eerst gezuiverd worden vooraleer er geloosd wordt op het grachtenstelsel en de Mangelbeek, volgens het concept van natuurlijke voorzuivering. - de bebouwing moet zoveel mogelijk parallel met de nieuwe ontsluitingsweg(en) te worden opgericht. - een zo maximaal mogelijk behoud van de bestaande water- en groene lijnelementen waaronder het maximaal behoud van bestaande bomen en kleine landschapselementen; - het beperken van lichthinder en lichtvervuiling; - voorkomen van permanente bemaling van grondwater. - aanplant van houtige gewassen moet gebeuren met streekeigen en standplaatsgeschikte soorten. <p>In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuur-technische milieubouw gehanteerd worden.</p> <p>Bij vergunningsaanvragen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein, voor de aanleg van wegenis voor de interne ontsluiting van het bedrijventerrein, voor de inrichting van de buffer en voor de vestiging van een nieuw bedrijf wordt een inrichtingsstudie gevoegd die betrekking heeft op de gronden bestemd als watergebonden bedrijventerrein, de gronden bestemd als zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein, de gronden bestemd als weginfrastructuur en de gronden bestemd als waterweginfrastructuur.</p> <p>De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied en zijn omgeving. De inrichtingsstudie houdt in het bijzonder rekening met de bepalingen inzake buffering en behoud van groenelementen, het behoud van waterelementen, verlichting, waterbeheersing, ontsluiting en de inpassing van fietsvoorzieningen;</p>



Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>
<p>Voor de inrichting van de bufferzone wordt er tevens verwezen naar de profielschetsen welke zijn opgenomen in de toelichtingsnota. Deze profielen geven schematisch weer hoe de buffer best opgebouwd wordt.</p>	<div data-bbox="1010 400 1240 517" style="text-align: center;"> </div> <p>Artikel 2.2 Overdruk: Buffer <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Aan de noord- en noordoostzijde van het bedrijventerrein, tussen het bedrijventerrein en de aangrenzende zones wordt voorzien in een permanente groenbuffer.</p> <p>Er wordt voorzien in een permanente groenbuffer tussen de bedrijfsactiviteiten en de Mangelbeek, ten zuiden van de Mangelbeek.</p> <p>De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke inpassing, afstand en beheersing van veiligheidsrisico's. Afhankelijk van het voorkomen van woningen, kwetsbare functies, e.d. in het aangrenzende gebied kan de buffer gedifferentieerd aangelegd worden. Om de hinder naar fauna en flora in het natuurgebied en bosreservaat te milderen wordt er in de groene bufferzone eveneens een begroeid talud voorzien.</p> <p>De bufferstrook wordt dicht beplant met 100 procent streekeigen struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de aanliggende functies. Alleen handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten met inbegrip van de aanleg en het onderhoud van de noodzakelijke of bestaande (weg)infrastructuur en fietspaden, van de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding indien dit om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd, van waterbeheersingswerken en van de inrichting van zones in functie van parkeervoorzieningen en de opslag van grondstoffen en materialen voor zover deze activiteiten verzoenbaar zijn met de bufferfunctie. Om de verzoenbaarheid van inrichtingen met de functie als buffer ten aanzien van de omliggende woon- en andere gebieden, te kunnen toetsen en</p>



Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Inrichtingsstudie: toelichting onder artikel 1</p>	<p>beoordelen zal de inrichting van de buffer een verplicht onderdeel uitmaken van de bij de vergunningsaanvraag gevoegde inrichtingsstudie. Eveneens zijn handelingen aan bestaande bedrijfsbebouwing of verharding toegelaten.</p> <p>Om een gevarieerde groenstructuur te bekomen, wordt de buffer opgedeeld in een zone hakhoutbeheer tussen de gracht en het bedrijventerrein en een onderhoudsarm beheer tussen gracht en omgeving.</p> <p>Volgende handelingen en functiewijzigingen zijn vergunbaar, voor zover de bufferende functie behouden blijft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • handelingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het bufferen van de bedrijfsactiviteiten; • het herstellen, verplaatsen of heraanleggen van nutsleidingen langs openbare wegenis; • het aanleggen en onderhouden van infrastructuur in functie van de afwatering van het gebied zoals open grachten; • het inrichten van parkeerplaatsen en zones voor opslag van materialen en goederen, behalve in het stuk buffer op het bestaande bedrijfsperceel, direct grenzend aan de Mangelbeek (gemengd regionaal bedrijventerrein aan de Jeugdlaan). <p>De buffer mag onderbroken worden op plaatsen waar wegenis de buffer kruist. Het beheer is gericht op het verkrijgen van een dichte buffer. Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.</p> <p>Bestaande kleine landschapselementen moeten maximaal behouden blijven. Aanplant van houtige gewassen in de buffer moet gebeuren met streekeigen en standplaatsgeschikte soorten. De aanleg van bovengrondse buffer- of infiltratievoorzieningen moet gebeuren volgens de principes van de natuur-technische milieubouw.</p> <p>Bij vergunningsaanvragen die de inrichting van de buffer bevatten, wordt een inrichtingsstudie gevoegd die betrekking heeft op de gronden bestemd als watergebonden bedrijventerrein, de gronden bestemd als zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein, de gronden bestemd als weginfrastructuur en de gronden bestemd als waterweginfrastructuur.</p>

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<p>De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied en zijn omgeving. De inrichtingsstudie houdt in het bijzonder rekening met de bepalingen inzake buffering en behoud van groenelementen, het behoud van waterelementen, verlichting, waterbeheersing, ontsluiting en de inpassing van fietsvoorzieningen;</p> <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de advies verlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>
	 <p>Artikel 2.3 Overdruk: Bouwvrije strook</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, geldt een verbod om vergunningsplichtige gebouwen en constructies op te richten, met uitzondering van handelingen voor leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer en handelingen aan bestaande bebouwing en constructies, voor zover die in overeenstemming zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van de grondkleur.</p>

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>De centrale ontsluitingsas is een structuurbepalend element en zal worden uitgebouwd als groene ader doorheen het bedrijventerrein (laanbeplanting).</p> <p>Een deel van deze as wordt fysiek vastgelegd als gebied voor infrastructuur. Voor het gedeelte van deze as doorheen het bedrijventerrein wordt nog enige marge gelaten voor de exacte ligging. Dit gedeelte wordt aangeduid als verbinding. De inrichtingseisen zijn voor beide onderdelen gelijk.</p> <p>Ten aanzien van het fietsrouten netwerk dient rekening gehouden met de omrijfactor ten opzichte van de situatie 2014.</p> <p>Voor de inrichting van de weginfrastructuur met groene inrichtingen wordt tevens verwezen naar de profielschetsen welke zijn opgenomen in de toelichtingsnota. Deze profielen geven een schematisch beeld van hoe deze centrale ontsluitingsas met groeninrichting, infrastructuur voor traag verkeer en buffergrachten best opgebouwd wordt.</p>	<div data-bbox="1014 220 1227 331" style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 70px; margin-bottom: 10px;"></div> <p>Artikel 3: Gebied voor weginfrastructuur Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'infrastructuur'.</p> <p>Dit gebied is bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van weginfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>Daarnaast zijn alle handelingen en functiewijzigingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, geluids- en visuele buffering van de infrastructuur, hemel- en afvalwaterafvoer en -buffering, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p> <p>De landschappelijke inkleding en het inrichten van geluidsreducerende maatregelen welke noodzakelijk zijn om de hinder naar de omwonenden te beperken zijn verplicht uit te voeren. Deze inrichtingen worden mee opgenomen in de inrichtingsstudie die deel uitmaakt van de vergunningsaanvragen voor de aanleg van de nieuwe brug over het Albertkanaal ter hoogte van de Westlaan en de aansluiting hiervan op de nieuwe ontsluitingsweg/Industriestraat.</p> <p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p> <p>Langs de centrale weginfrastructuur worden veilige en afgescheiden voet- en fietspaden voorzien die een aangename, groene inkleding krijgen. Het bestaande fietspad over het oude kolenspoor moet eveneens aangesloten worden op het stelsel van fietspaden. Er moeten veilige oversteekplaatsen voorzien worden naar de bedrijven en naar toegangswegen van bedrijven en ook deze toegangswegen moeten uitgerust worden met veilige fietsvoorzieningen. Alle kruisingen en aansluitingen van verkeerswegen met fietspaden moeten zo uitgevoerd worden dat de veiligheid van de fietsers en voetgangers steeds gegarandeerd is.</p> <p>Het water opgevangen op het openbaar domein, langs de interne ontsluitingswegen, moet in grachten worden opgevangen. De hemelwaterafvoer wordt aangesloten op een ruime, open gracht die ter hoogte van de groene buffer rondom het bedrijventerrein wordt voorzien en afstroomt naar de Mangelbeek. Alle grachten worden zo aangelegd dat hier ook infiltratie mogelijk is. Het maximaal lozingsdebiet van de Mangelbeek bedraagt 40l/s/ha.</p>

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Inrichtingsstudie: toelichting onder artikel 1</p>	<p>Verkeersknip Viversel</p> <p>Vanaf de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Westlaan dienen er infrastructurele en/of technische maatregelen genomen te worden zodat vrachtverkeer in de richting van de woonkern Viversel onmogelijk wordt gemaakt. Alle nodige geluidsreducerende en andere maatregelen om de hinder voor de omwonenden te beperken zoals schermen en wallen, zijn verplicht uit te voeren bij de aanleg van de wegenis.</p> <p>Verkeersknip Industriestraat</p> <p>De Industriestraat wordt van de bijkomende rotonde op de Genenbosstraat, de aantakking nieuwe ontsluitingsweg – Genenbosstraat, afgekoppeld en afgesloten voor alle gemotoriseerd verkeer. Plaatselijk verkeer voor de bewoners van de straat blijft mogelijk vanuit de andere richting, via de bestaande wegenis langsheen het kanaal.</p> <p>Bij vergunningsaanvragen voor de aanleg van wegenis voor de ontsluiting van het bedrijventerrein wordt een inrichtingsstudie gevoegd die betrekking heeft op de gronden bestemd als watergebonden bedrijventerrein, de gronden bestemd als zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein, de gronden bestemd als weginfrastructuur en de gronden bestemd als waterweginfrastructuur. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied en zijn omgeving. De inrichtingsstudie houdt in het bijzonder rekening met de bepalingen inzake buffering en behoud van groenelementen, het behoud van waterelementen, verlichting, waterbeheersing, ontsluiting en de inpassing van fietsvoorzieningen.</p> <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	 <p>Artikel 4 Overdruk: Leidingstraat</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van ondergrondse transportleidingen en hun aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd in functie van het optimaal ruimtegebruik van de leidingstraat. De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.</p>
	 <p>Artikel 5 Natuurgebied</p> <p><i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'natuur en reservaat'.</i></p> <p>5.1 Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur, het natuurlijk milieu, bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten.</p> <p>Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien, - het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie,

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<ul style="list-style-type: none"> - het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden, - het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstromingen <p>zijn toegelaten.</p> <p>De hierboven genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.</p> <p>Reeds verleende stedenbouwkundige vergunningen voor grootschalige windturbines mogen uitgevoerd worden.</p>
	 <p>Artikel 5.2 Overdruk grote eenheid natuur <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Het in overdruk aangeduide gebied wordt beschouwd als een Grote Eenheid Natuur (GEN).</p>
<p>Op het grafisch plan werd het toegangsdok ruimer ingekleurd dan de bestaande toestand, om een toekomstige verbreding mogelijk te maken.</p>	 <p>Artikel 6 Gebied voor waterweginfrastructuur <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'.</i></p>

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
<p>Aangezien deze verbreding nog niet uitgewerkt werd en er nog geen uitvoeringsplannen beschikbaar zijn, werd een voldoende ruime zone aangeduid waarbij eventuele restzones, niet nodig voor het verbreden van het dok, kunnen worden ingericht als bedrijventerrein met watergebonden karakter (art.1). Op deze manier blijven er geen verloren restzones liggen en wordt het bedrijventerrein optimaal ingevuld.</p> <p>Bij waterrecreatie wordt er met name gedacht aan het functioneren van het naastgelegen waterski-club.</p> <p>Inrichtingsstudie: toelichting onder artikel 1</p>	<p>Dit gebied is bestemd voor waterweginfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>De restgronden welke niet gebruikt worden voor de verbreding van het toegangsdok, kunnen worden ingericht volgens de bestemming en stedenbouwkundige voorschriften van de aangrenzende zone bestemd voor watergebonden bedrijvigheid.</p> <p>In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of het aanpassen van waterweginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p> <p>Handelingen die nodig zijn voor het medegebruik van het gebied voor waterrecreatie zijn eveneens toegelaten, voor zover daardoor het functioneren van de waterweg of het bedrijventerrein met watergebonden karakter niet in het gedrang komt.</p> <p>Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de waterweginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p> <p>In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle handelingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover de technieken van de natuur-technische milieubouw gehanteerd worden.</p> <p>Bij vergunningsaanvragen voor de waterweginfrastructuur wordt een inrichtingsstudie gevoegd die betrekking heeft op de gronden bestemd als watergebonden bedrijventerrein, de gronden bestemd als zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein, de gronden bestemd als weginfrastructuur en de gronden bestemd als waterweginfrastructuur.</p> <p>De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied en zijn omgeving. De inrichtingsstudie houdt in het bijzonder rekening met de bepalingen inzake buffering en behoud van groenelementen, het behoud van waterelementen, verlichting, waterbeheersing, ontsluiting en de inpassing van fietsvoorzieningen;</p> <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de advies verlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke</p>

Toelichting bij stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<p>nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>
	<div data-bbox="1010 336 1272 480" style="border: 2px solid blue; width: 117px; height: 90px; margin-bottom: 10px;"></div> <p>Artikel 7 Overdruk: Op te heffen reservatiestrook</p> <p><i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Op te heffen reservatiestrook.</p>

