



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Forensisch Psychiatrisch Centrum voor langverblijf in Aalst'

Startnota
Bijlage 2 - Relatie met beleidsplannen en onderzoeken



DEPARTEMENT
OMGEVING

Inhoud

Bijlage 2. Relatie met beleidsplannen en onderzoeken	3
1.1 Ruimtelijke structuurplannen.....	3
1.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	3
1.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen.....	3
1.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Aalst	4
1.2 Bestemmingsplannen en RUP's.....	6
1.2.1 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst'	6
1.2.2 Bijzonder plan van aanleg 'Valerius De Saedeleer'	12
1.2.3 Bijzonder plan van aanleg 'Erembodegem centrum'	13
1.3 Beleidsplannen	13
1.3.1 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: strategische visie.....	13
1.3.2 Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen	14
1.3.3 Mobiliteitsplan Aalst.....	14
1.3.4 Masterplan voor Erembodegem	15
1.3.5 Masterplan 2008-2012-2016-2021 voor detentie en internering in humane omstandigheden	17
1.4 Locatieonderzoeken	18
1.4.1 Onderzoek van locaties binnen openbaar nut	18
1.4.2 Onderzoek van locaties waarvoor een bestemmingswijziging nodig is	19
1.4.3 Onderzoek van locaties door Arcadis in opdracht van de stad Aalst	20

Bijlage 2. Relatie met beleidsplannen en onderzoeken

Hier wordt een samenvatting van de beleidsplannen en onderzoeken gegeven die relevant zijn voor het de plangebieden opgenomen in de startnota.

1.1 Ruimtelijke structuurplannen

1.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid en is in 2004 en 2011 gedeeltelijk herzien. Het structuurplan stelt dat we de resterende open ruimte maximaal moeten beschermen en de steden herwaarderen zodat zij aangename plekken worden om te leven. Deze visie wordt volgens vier invalshoeken uitgewerkt: voor de stedelijke gebieden, het buitengebied, de economische gebieden en de lijninfrastructuur.

Met de metafoor 'Vlaanderen, open en stedelijk' beoogt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de versterking van het buitengebied en het tegengaan van de versnippering door een optimaler gebruik en beheer van de stedelijke structuur. Daarom wordt het principe van gedeconcentreerde bundeling vooropgesteld (RSV p. 321). Deze bundeling streeft een selectieve concentratie na van de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied. Vanuit deze optie moeten de stedelijke gebieden worden versterkt waarbij activiteiten er worden geconcentreerd en gestimuleerd.

De stad Aalst is onderdeel van de Vlaamse Ruit. Dit is het gebied gelegen tussen Antwerpen - Gent - Brussel - Leuven.

De 5 locaties die uit het locatieonderzoek (zie hoofdstuk 2.1 van de startnota) als mogelijke locaties geselecteerd zijn voor een ontwikkeling als LFPC in Aalst zijn volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gelegen binnen het Regionaalstedelijk gebied van Aalst (RSG Aalst) in de Vlaamse Ruit. Het regionaalstedelijk gebied is het gedeelte waar op ruimtelijk vlak een 'stedelijk' beleid dient te worden gevoerd, dit in tegenstelling met alles wat daarbuiten ligt, waar het ruimtelijk beleid meer gericht is op een 'open ruimte' beleid.

Gemeenschapsvoorzieningen zoals een LFPC worden bij voorkeur voorzien binnen de stedelijke gebieden. De locaties die werden geselecteerd voor verder onderzoek zijn gelegen binnen het stedelijk gebied Aalst zoals het werd afgebakend door de Vlaamse Regering in 2003 in het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst'.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het kader voor het Vlaams ruimtelijk beleid. Er is ook een strategische visie voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, de opvolger van het RSV. Dat BRV vormt op dit ogenblik nog geen juridische basis bij de opmaak van een GRUP.

1.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen beschrijft de langetermijnvisie van de ruimtelijke ontwikkeling van de Provincie Oost-Vlaanderen. Het gaat om een visie op het gebruik van de ruimte voor maatschappelijke functies zoals wonen, werken en landbouw. Het PRS houdt rekening met het Vlaamse beleid en is een referentiekader voor de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Het PRS Oost-Vlaanderen werd door de Vlaamse Minister bevoegd voor ruimtelijke ordening goedgekeurd op 18 februari 2004. Een eerste herziening werd goedgekeurd op 25 augustus 2009 en een tweede herziening werd goedgekeurd op 18 juli 2012.

In het oosten hebben Aalst en Sint-Niklaas een invloed als middelgrote steden met een regionaalstedelijke functie. Ze hebben voor hun economische ontwikkeling en hun ontwikkeling als centrale plaats voordeel gehaald uit hun verkeersligging op de verbindingswegen tussen de grootstedelijke centra (voor Aalst speelde ook de ligging aan de Dender een belangrijke rol). In vergelijking met andere Vlaamse regionale steden hebben zij evenwel moeite zich als volwaardige regionale stad te profileren, door de relatief korte afstand tot de grootstedelijke centra van Brussel (voor Aalst) en Antwerpen (voor Sint-Niklaas). De regionale invloedssfeer van Aalst en Sint-Niklaas blijft voornamelijk beperkt tot de omliggende gemeenten en is niet veel groter dan hun kleinstedelijke invloedssfeer.

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) Oost-Vlaanderen ligt het plangebied op de grens tussen de deelruimte 'Dendersteden' en de deelruimte 'Zuidelijk Openruimtegebied'. De Dendersteden spelen een belangrijke rol in het voorkomen van verdere verstedelijking van de open ruimte en het ombuigen van de toenemende pendel naar Brussel en Antwerpen vanuit het achterliggende openruimtegebied. Elke Denderstad dient hierbij op een niveau te functioneren dat afgestemd is op de eigen mogelijkheden. Voor Aalst betekent dit dat ontwikkelingen vanuit Vlaams niveau kunnen opgevangen worden.

1.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Aalst

Binnen het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen wenst het stadsbestuur Aalst een vernieuwende rol te geven in het gebied Antwerpen-Brussel-Gent. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Aalst werd bij ministerieel besluit op 22 december 2003 goedgekeurd.

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Aalst zijn hiertoe volgende beleidsdoelstellingen opgenomen: Het vernieuwen en versterken van Aalst als stedelijk gebied; het versterken van buitengebiedfuncties rondom Aalst; het verbreden van economisch draagvlak en het vrijwaren en verbeteren van interne en externe bereikbaarheid.

Verdeeld over 5 deelruimten worden ontwikkelingsperspectieven uitgewerkt. Relevant voor voorliggend RUP is de deelruimte 'Stedelijk Aalst'. Op basis van de visie en de gewenste ruimtelijke structuur voor stedelijk Aalst worden volgende ontwikkelingsopties uitgewerkt¹:

- *Het westelijk deel van de ring (Siesegemlaan en Boudewijnlaan) inclusief de aansluiting op E40 en tot het kruispunt met Dender en N41 vormt in de gewenste ruimtelijke structuur samen met de eraan verbonden functies een apart systeem. Het wordt benoemd als westelijk ringgebied. Het betreft een onafhankelijke keten van bedrijventerreinen en grootschalige functies met eigen (auto)ontsluiting. Tot het systeem behoren de ring, de bedrijvzones zuid langs E40 en noord langs de Dender, een nieuwe bedrijvzone op Siesegemkouter en het grootschalig parkgebied tussen Siesegemlaan en Capucienenlaan - Leo De Béthunelaan.*
- *Erembodegem wordt beschouwd als een volwaardig onderdeel van stedelijk Aalst. Daarvoor zijn opwaardering en verdichting noodzakelijk. Erembodegem wordt ook als één geheel beschouwd. Daartoe moet de barrièrewerking van de noord-zuid infrastructuur worden verminderd. Een ruimtelijk concept bevat volgende principes:*
 - *twee te versterken gehelen aan beide zijden van de Dender met te verbeteren onderlinge relaties;*
 - *de Denderomgeving als scharnier tussen Erembodegem oost en Erembodegem west;*
 - *Hogeweg, centrum en Korte Keppestraat als een verbindende drager loodrecht op de Dender;*
 - *Brusselsesteenweg een drager van tweede orde doorheen Erembodegem oost; - lokale bedrijventerreinen als buffer tussen Erembodegem west en E40.*

¹ Bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Aalst

Voorbeelden van acties voor Erembodegem zijn: het uitvoeren van de opties die worden voorbereid voor de Denderomgeving (realiseren van een gebied voor waterrecreatie aansluitend bij het centrum, versterken van het woongebied, verfijnen van het industriegebied Erembodegem I), het realiseren van verdichtingsprojecten aan beide zijden van de Dender, het herinrichten van de doortocht van Brusselsesteenweg, het ontwikkelen van twee bedrijventerreinen aan E40.

In het deel met betrekking tot de *gewenste nederzettingstructuur* wordt het woonuitbreidingsgebied Biekorfstraat aangeduid als een reservegebied in het stedelijk gebied. Gebieden die als reserve worden aangeduid, worden binnen de planperiode niet ontwikkeld tenzij na een tussentijdse evaluatie tot een offensiever woonuitbreidingsbeleid wordt besloten. Als ontwikkelingsperspectief wordt voor dit gebied voorgesteld om het (gedeeltelijk) te ontwikkelen in functie van uitbreiding met bouwmogelijkheden van 0 tot 200 wooneenheden.

In het deel met betrekking tot de *gewenste ruimtelijk-economische structuur* wordt gesteld dat de ontwikkeling van Siesegemkouter als bedrijventerrein erg belangrijk is voor het invullen van de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen. Dit blijkt ook uit het voorstel van afbakening van het stedelijk gebied Aalst waarin een schets voor de mogelijke invulling van het gebied is opgenomen. Het betreft een illustratieve onderzoekskaart en geen inrichtingsschets. De aandachtspunten uit de schets worden overgenomen in het structuurplan voor Aalst. De gemeente zal er op toezien dat onderstaande principes worden gerealiseerd bij de ontwikkeling van het gebied en dat garanties voor een kwalitatieve inrichting, ontwikkeling en beheer worden gegeven vóór de ontwikkeling van het gebied. De schets geeft aan dat omwille van de landschappelijke waarde het gebied Siesegemkouter uiteenvalt in twee delen. De beekvalleien zijn daarin bepalend. Zij moeten in ruime zin worden gevrijwaard van bebouwing. Er moet aandacht worden besteed aan hun waterbergend vermogen opdat wateroverlast wordt vermeden. Daarnaast moet een overgangsgebied worden gerealiseerd naar het gehucht Maal. Het voorgesteld beeld voor heel het gebied is dat van een bedrijvenlandschap met gemeenschappelijke voorzieningen en met volumes die zich soms ingraven in het landschap en soms in de hoogte gaan. In elk geval moet de concrete inrichting zorgvuldig gebeuren met een grote zorg voor landschappelijke integratie. De hoofdontsluiting gebeurt via de Siesegemlaan. Om sluipverkeer in de omliggende woonstraten te vermijden, moeten de nodige maatregelen worden genomen. De draagkracht van het gebied betreffende de verwachte bijkomende mobiliteit moet nader worden onderzocht in een mobiliteitseffectenrapport. Door het gebied moet een onafhankelijke fietsroute lopen van Nieuwerkerken naar Aalst. Omwille van de band met N9 en de mogelijkheid tot het organiseren van dit kleinhandelslint (complementair aan het stadscentrum) wordt Siesegemkouter best ontwikkeld van noord naar zuid. Het aanduiden van fase 2 als reserve betekent veeleer een langzame opvulling van noord naar zuid dan het strikt gescheiden ontwikkelen van twee fasen. Om de uitwerking van deze principes verder op te volgen, wil de stad Aalst de ontwikkeling van het bedrijventerrein zelf realiseren.

In de *gewenste ruimtelijk-economische structuur* wordt voor de industriezone Gates een nabestemming naar niet-hinderlijke bedrijvigheid bij stopzetting Gates vooropgesteld.

1.2 Bestemmingsplannen en RUP's

1.2.1 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst'

De afbakening van het regionaalstedelijk gebied Aalst is gebeurd door de Vlaamse overheid, in nauw overleg met de provincie en de betrokken gemeenten. Het GRUP werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 10 juli 2003 (publicatie in BS op 2 september 2003). Wijzigingen in functie van deelplan 4 – Gemengd Regionaal Bedrijventerrein Siezegemkouter en deelplan 7 – Gemengd Regionaal Bedrijventerrein Sterrenhoek werden goedgekeurd door de Vlaamse Regering op respectievelijk 3 mei 2013 en 16 september 2016. Het ruimtelijk beleid binnen het regionaalstedelijk gebied is erop gericht om de bestaande en de toekomstige stedelijke potenties maximaal te benutten.

Belangrijke delen van de gemeenten Aalst en Denderleeuw behoren tot het stedelijk gebied. De kernen van Gijzegem, Herderssem, Moorsel, Meldert, Nieuwerkerken (incl gehucht Maal), Baardegem en Iddergem behoren tot het buitengebied.

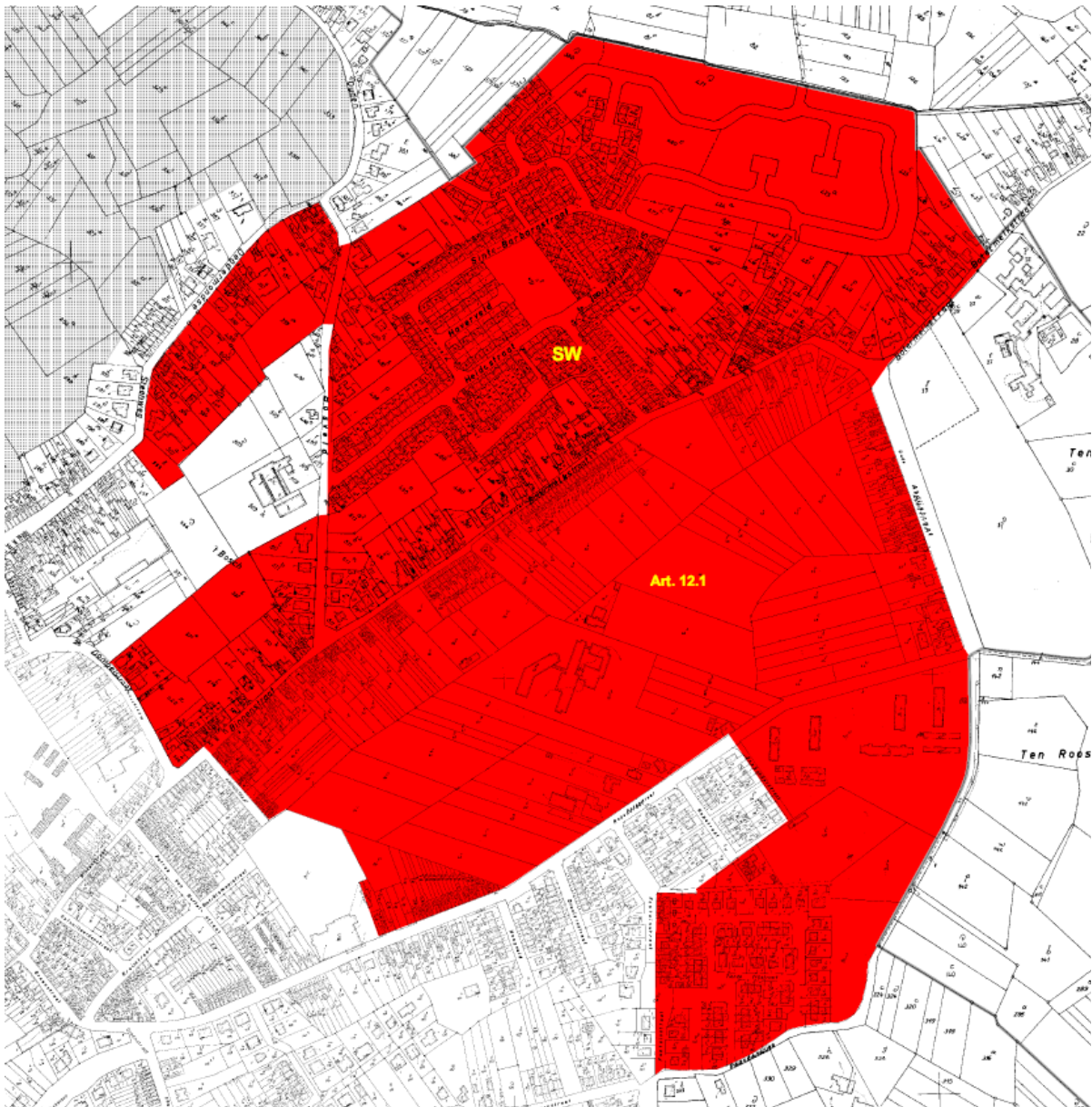
Het beleid in de regionaalstedelijke gebieden is gericht op het maximaal benutten van de bestaande en toekomstige stedelijke potenties. Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben regionaalstedelijke gebieden – weliswaar op een lager niveau – in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Dit houdt ook in dat een aanbodbeleid moet gevoerd worden om, behalve de stedelijke ontwikkeling te stimuleren, ook de lintontwikkeling te stoppen en het buitengebied van stedelijke ontwikkeling te vrijwaren. (RSV p. 341)

Het ontwikkelen van een LFPC binnen het stedelijk gebied is in overeenstemming met de ontwikkelingsprincipes voor stedelijke gebieden (RSV p. 354-373). Zo is de ontwikkeling van een LFPC een stedelijke voorziening die afgestemd is op het belang van het regionaalstedelijk gebied en versterkt het de multifunctionaliteit. Hierbij wordt maximaal rekening gehouden met het behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden en het stimuleren van een stedelijk mobiliteits- en locatiebeleid.

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan regionaalstedelijk gebied Aalst bestaat, naast de afbakeningslijn, uit verschillende deelplannen met bijhorende bestemmingsplannen en stedenbouwkundige voorschriften. Deze gebiedsgerichte bestemmingswijzigingen zijn essentieel om het stedelijk beleid vorm te geven.

In de afbakeningsprocessen van de stedelijke gebieden moeten bijkomende bedrijventerreinen voorzien worden om aan de behoefte voor heel Vlaanderen te voldoen. Binnen de stedelijke gebieden dient ook een voldoende aanbod aan diverse vormen van woongebieden aanwezig te zijn om te voldoen aan de behoefte aan bijkomende woningen die conform het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen in de stedelijke gebieden is voorzien. Ook randstedelijke groengebieden en stedelijke landbouwgebieden krijgen in het afbakeningsproces een bestemming die ervoor zorgt dat ze niet bebouwd worden.

Voor het locatiealternatief 'Horebekeveld' uit de startnota wordt in het GRUP 'afbakening van het regionaalstedelijk gebied Aalst' de bestemming stedelijke woongebied voorzien (zie het grafisch plan hier onder). Volgens de stedenbouwkundige voorschriften horende bij dit plan is het gebied bestemd voor stedelijk wonen, openbare groene en verharde ruimten en aan het wonen verwante voorzieningen.



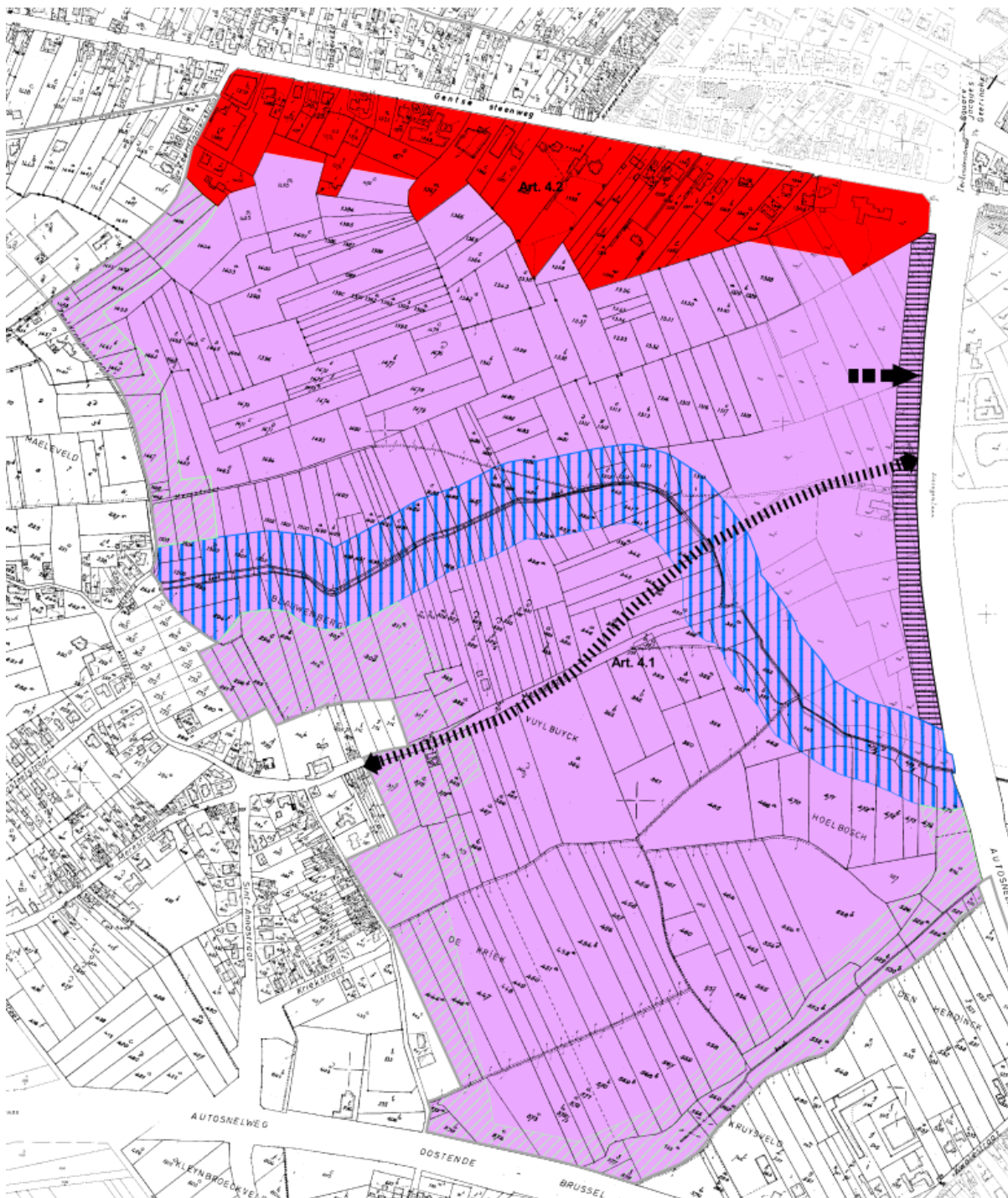
Grafisch plan deelgebied 12 – ‘Stedelijk gebied Ten Rozen’ van het GRUP Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Aalst

Voor de locatiealternatieven ‘Siesegemkouter Noord’ en ‘Siesegemkouter Zuid’ uit de startnota wordt in het GRUP ‘afbakening van het regionaalstedelijk gebied Aalst’ (goedgekeurd op 10 juli 2003) de bestemming gemengd regionaal bedrijventerrein voorzien (zie grafische plannen hier onder). Relevant voor de onderzochte locatiealternatieven zijn de volgende bestemmingen uit de stedenbouwkundige voorschriften horende bij dit plan:

- Het gebied is volgens artikel 4.1 bestemd voor bedrijven van regionaal belang met volgende hoofdactiviteiten:
 - productie en verwerking van goederen;
 - onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten;
 - afvalverwerking, recyclage inbegrepen;
 - op- en overslag, voorraadbeheer, groupage en fysieke distributie.

Daarnaast worden ook bedrijven toegelaten die gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen verzorgen inherent aan het functioneren van het gemengd regionaal bedrijventerrein.

- De ontsluiting en de interne wegenis, alsook een fietsverbinding worden symbolisch weergegeven op het grafisch plan en beschreven in de stedenbouwkundige voorschriften.



Grafisch plan deelgebied 4 – ‘Gemengd Regionaal Bedrijventerrein Siezegemkouter’ van het GRUP Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Aalst

Ter hoogte van beide locatiealternatieven is dit oorspronkelijk GRUP plaatselijk verfijnd en geoptimaliseerd. Deze bepalingen zijn vastgelegd in het Gewestelijk RUP ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst’ – deelplan ‘Gemengd regionaal bedrijventerrein Siezegemkouter’, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 3 mei 2013. Hiervoor werd een plan-mer-screening opgemaakt.

De voornaamste aanpassingen aan het oorspronkelijk GRUP zijn de bestemmingswijziging die de inplanting van een crematorium mogelijk moet maken, het voorzien van noodtoegangen voor hulpdiensten, het toelaten van waterbuffers in groenbuffers, het voorzien van mogelijkheden voor de inplanting van windturbines en aandacht voor een overgangszone tussen de woningen en het regionaal bedrijventerrein.

Het arrest 232.256 van de Raad van State op 21 september 2015 vernietigde het artikel van het GRUP uit 2013 dat windmolens toeliet.

In de wijziging van het deelplan 4, goedgekeurd in 2013 worden de volgende voorschriften opgenomen die relevant zijn voor beide locatiealternatieven:

- In het gebied wordt de overdruk ‘projectgebied Siezegemkouter’ (art. 1 van de wijziging van deelplan 4) voorzien: dit artikel stelt dat de bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing blijven voor zover ze niet deels of geheel vervangen worden door stedenbouwkundige voorschriften van deze wijziging. Verder bepaalt het artikel 1 §2 hoe de ontsluiting van het gebied verloopt: Het auto- en vrachtwagenverkeer van het bedrijventerrein en het crematorium wordt gebundeld ontsloten naar de Siesegemlaan. Rechtstreekse ontsluiting van individuele bedrijven op de Siesegemlaan (R41) is verboden. Het verkeer ter hoogte van de Merestraat/Blauwenbergstraat bij het gehucht Maal zal bij de aanleg van het bedrijventerrein worden afgeleid naar de Gentsesteenweg (N9). Delen van de Merestraat/Blauwenbergstraat kunnen geïntegreerd worden in de interne wegenis van het bedrijventerrein. De huidige aansluiting naar de Siesegemlaan zal vervallen bij de aanleg van het crematorium. Ontsluitingen voor voertuigen van openbaar vervoer en hulpdiensten zijn ook toegestaan langs de Merestraat/Blauwenbergstraat, Zeeldraaierstraat of ter hoogte van het gehucht Maal.
- In artikel 3 van de stedenbouwkundige voorschriften worden ‘overige aspecten van inrichting en beheer’ bepaald. Het artikel luidt als volgt:
§1. De realisatie van het terrein gebeurt in twee fasen. Het deel ten noorden van de Siezegembeekvallei wordt eerst gerealiseerd. Het zuidelijk deel wordt pas aangesneden nadat in het noordelijk deel minstens 75 % van de bedrijfspercelen is ingevuld conform de overeenkomstig paragrafen 2 en 3 vereiste maximale bezetting. Tot de eerste realisatiefase behoren in ieder geval:
 - de aanleg van het structurerend groenelement Siezegembeekvallei zoals bepaald in artikel 5;
 - de hoofdontsluiting, de ontsluiting voor voertuigen van hulpdiensten en openbaar vervoer;
 - het afleiden van de Merestraat/Blauwenbergstraat naar de Gentsesteenweg (N9) en de aanleg van een fietsverbinding tussen het gehucht Maal en de Siesegemlaan;
 - de aanleg van de bufferzones ten noorden van de Siezegembeekvallei conform artikel 6.

Voor het overige worden tijdens de eerste realisatiefase in het deel ten zuiden van de Siezegembeekvallei slechts deze werken uitgevoerd die noodzakelijk zijn voor een zuinig en efficiënt ruimtegebruik in het noordelijk deel van het terrein, zoals moet blijken uit de op te maken inrichtingsstudie. De aanleg van wegenis of buffers die niet aan deze voorwaarde voldoen wordt slechts voorzien in de tweede fase.

In afwijking van de bepalingen voor het gemengd regionaal bedrijventerrein kunnen de gronden ten zuiden van de Siezegembeekvallei in afwachting van de tweede realisatiefase gebruikt worden voor landbouwdoeleinden. Van zodra de gronden in eigendom zijn van de instantie die instaat voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein, worden de nodige modaliteiten hiervoor geregeld door die ontwikkelaar. Beperkte werken, noodzakelijk ten behoeve van een nuttig landbouwgebruik, zoals het plaatsen van schuilhokken voor dieren of het plaatsen van afsluitingen, kunnen worden toegelaten.

§2. Met het oog op zuinig ruimtegebruik worden inrichtingsprincipes vooropgesteld. Afwijkingen zijn toegestaan op gemotiveerde basis. Motieven hebben betrekking op:

- verplichtingen vanuit andere regelgeving;
- de aard van de bedrijvigheid en de aard van de activiteiten;
- de gefaseerde oprichting van bedrijfsgebouwen.

De inrichtingsprincipes zijn de volgende:

- Het bouwen in meerdere lagen, het maximaal bezetten van het perceel en het bouwen op minstens één perceelsgrens is verplicht. Ondergrondse bouwlagen zijn toegelaten.
- Parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven: langsheen de ontsluitingswegen, ondergronds, in een parkeergebouw of op het dak van een bedrijfsgebouw. Per bedrijf kunnen maximum 10 parkeerplaatsen aansluitend bij het bedrijfsgebouw worden voorzien.
- De bedrijfsgebouwen worden dusdanig gebouwd dat ze aanpasbaar zijn in functie van hergebruik.

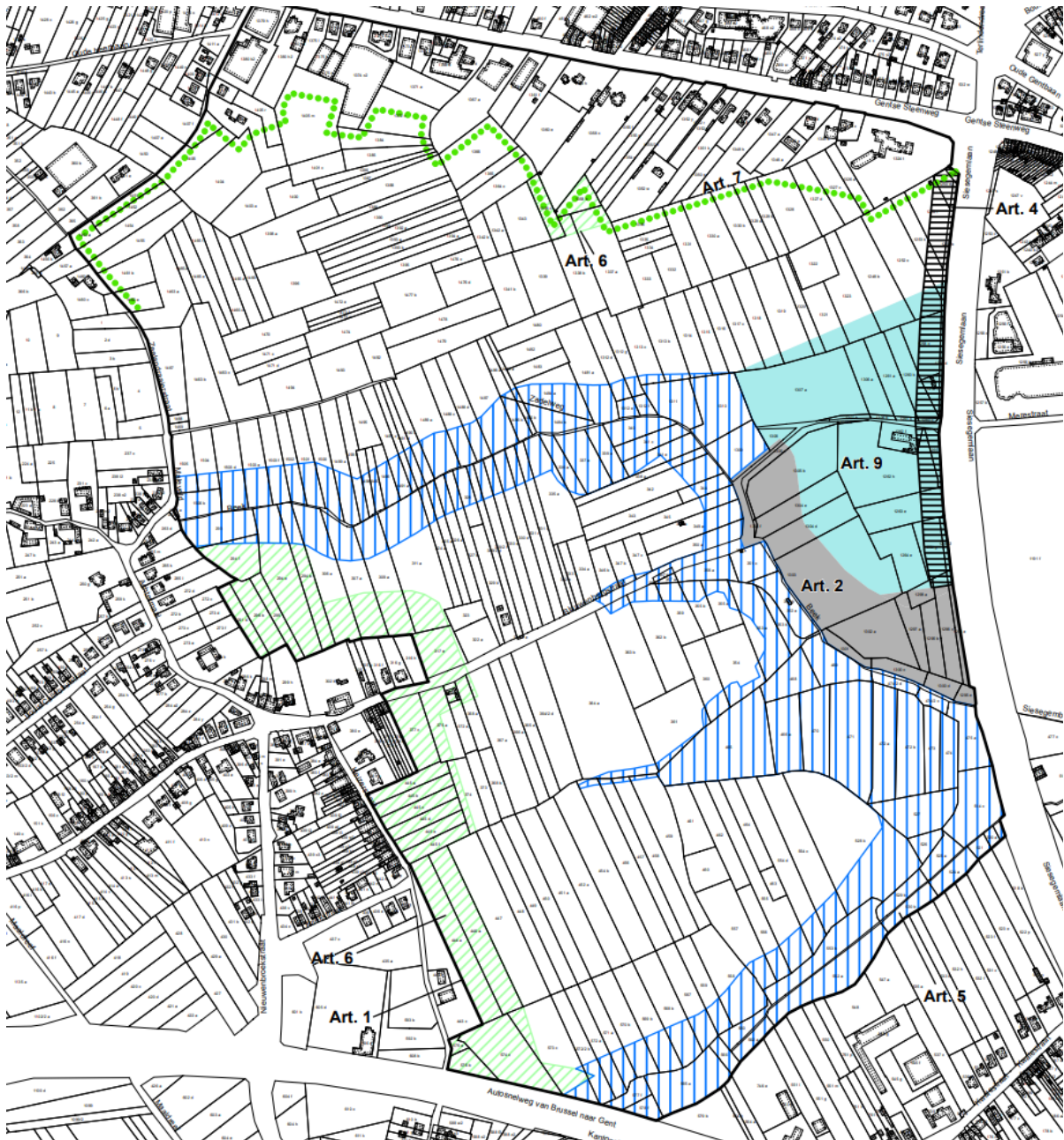
§3. Het gebied wordt zo ingericht en de gebouwen worden zo gebouwd dat maximaal de principes van rationeel watergebruik worden toegepast:

- Het waterbergend vermogen van de Siezegembeekvallei mag door de aanleg van het bedrijventerrein niet betekenisvol worden verminderd.
- Hemel- en afvalwater worden gescheiden afgevoerd. Om te snelle afvoer van hemelwater ten gevolge van verharding tegen te gaan worden bufferbekkens aangelegd. Deze bekkens worden gegroepeerd, geïntegreerd in het landschap en aangesloten op de beek.
- Hemelwater moet maximaal kunnen infiltreren in de bodem. Verhardingen moeten zoveel als mogelijk waterdoorlatend zijn. Wateropvang gebeurt zoveel als mogelijk in de directe omgeving van plaatsen waar een verharding wordt voorzien.
- Het waterbergend vermogen van de waterlopen mag door de aanleg van bijkomende verharding of gebouwen niet verminderd worden.

In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, en 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, toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.

§4. Landschappelijke kwaliteit van het bedrijventerrein De aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning toont aan dat de aanvraag voldoet aan volgende principes:

- Bij de inrichting van het bedrijventerrein moet aandacht besteed worden aan de landschapswaarde van de kouters en moet de Siezegembeekvallei geïntegreerd worden als een structurerend groenelement binnen het bedrijventerrein. Reliëfwijzigingen zijn toegelaten mits een maximale aansluiting op het reliëf van de beekvalleien gegarandeerd blijft.
 - Grootschalige opslag, productie en verwerking in open lucht is niet toegelaten. Bepaalde opslag moet zoveel mogelijk aan het zicht vanuit het openbaar domein onttrokken worden. Niet bebouwde of verharde delen van private percelen moeten in nette staat van onderhoud gehouden worden.
 - Er wordt in meerdere lagen gebouwd om de verhardingen zo laag mogelijk te houden.
- Een bouwvrije strook langs Siesegemlaan (art.4), structurerend groenelement (art. 5), bufferzone (art. 6) en bufferzone langs stedelijk woongebied N9 en ter hoogte van de Zeeldraaierstraat (art. 7) worden met een overdruk aangeduid op het grafisch plan. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt per artikel beschreven wat de bestemming is, hoe de inrichting dient te gebeuren en welke handelingen toegelaten of verboden zijn.



Grafisch plan – deelplan 4 – Gemengd Regionaal Bedrijventerrein Siezegemkouter (wijziging) van het gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst.

Plan-mer-screening Gewestelijk RUP ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst’ – deelplan ‘Gemengd regionaal bedrijventerrein Siezegemkouter’

Deze plan-mer-screening werd in 2011 opgesteld naar aanleiding van de beperkte wijzigingen die werden doorgevoerd aan het GRUP “Afbakening regionaal stedelijk gebied Aalst” (10 juli 2003), ter hoogte van de onderzoeksgebieden Siesegemkouter Noord en Siesegemkouter Zuid.

De grootste verwachte negatieve effecten zijn:

- Inplanting van windturbines: aanzienlijke wijziging van erfgoedwaarde en perceptieve kenmerken van het open kouterlandschap;
- Inplanting crematorium: aanzienlijke wijziging van erfgoedwaarde en perceptieve kenmerken van het open kouterlandschap, mobiliteitsgeneratie

Deze effecten kunnen echter gemilderd worden en zijn niet van toepassing voor de in de startnota onderzochte locatiealternatieven.

De plan-mer-screening toont dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen

Project-MER Ontwikkeling Regionaal Bedrijventerrein Siezegemkouter Aalst

Dit project-MER is opgesteld naar aanleiding van de ontwikkeling van het gemengd regionaal bedrijventerrein 'Siezegemkouter', waarbij de invulling gericht is op volgende drie activiteiten:

- zorggerelateerde (productie)bedrijven – ca. 65%
- logistiek, distributie en opslag - ca. 20%
- innovatie en kennisgerichte bedrijven (onderzoek & ontwikkeling) - ca. 15%

Dit project-MER is gebaseerd op het eerder opgestelde masterplan voor deze site.

De meeste effecten kunnen gemilderd worden door het treffen van maatregelen.

De voornaamste negatieve effecten hebben betrekking op de wijziging van de waterhuishouding als gevolg van de verandering in verharding en het ecotoop-/biotoopverlies. Verder gaat de aandacht uit naar de effecten op de verkeerssituatie.

1.2.2 Bijzonder plan van aanleg 'Valerius De Saedeleer'

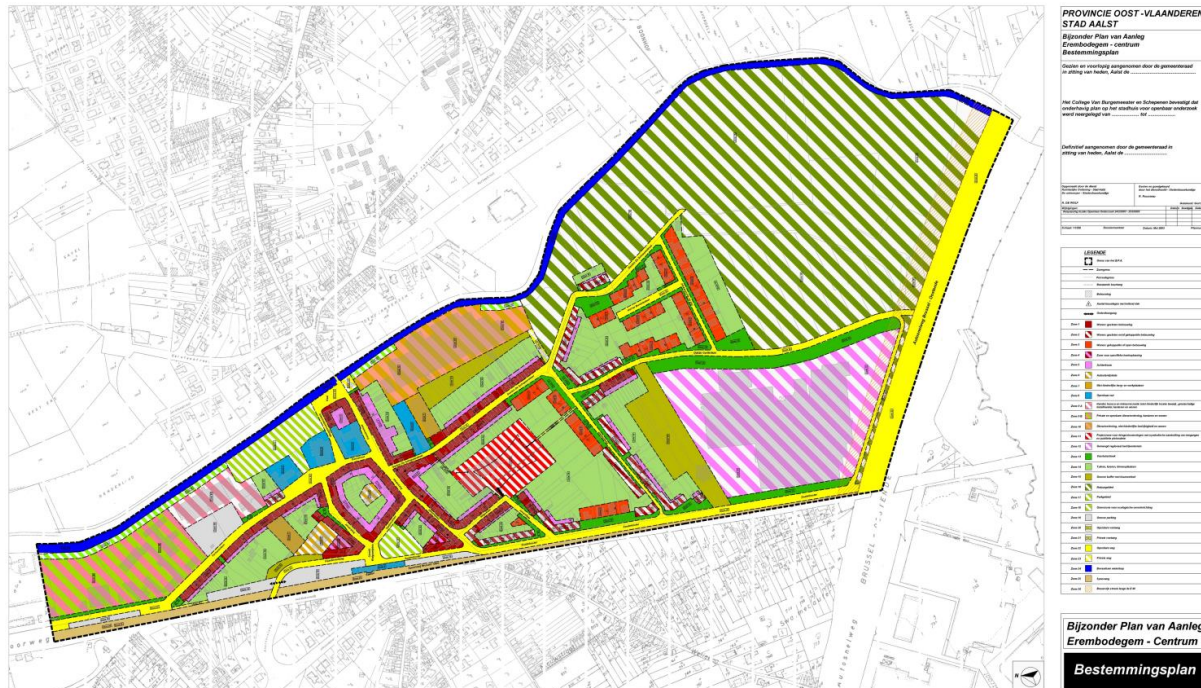
Voor het gebied 'Biekorfstraat' geldt de gewestplanbestemming 'woonuitbreidingsgebied' en is er geen bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan van kracht. Het gebied grenst aan het bijzonder plan van aanleg 'Valerius De Saedeleer' dat op 18 december 1992 werd goedgekeurd door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening. Op het grafisch plan van dit BPA (zie hier onder) is te zien dat voor het gebied ten oosten en deels ten zuiden van het locatiealternatief 'Biekorfstraat' een open ruimtebestemming geldt: meer bepaald 'landschappelijk waardevolle groenzone' volgens de stedenbouwkundige voorschriften horende bij het BPA. Het BPA voorziet doorheen dit gebied 3 voetgangersdoorgangen.



Uitsnede van het grafisch plan van het BPA Valerius De Saedeleer

1.2.3 Bijzonder plan van aanleg 'Erembodegem centrum'

Het bijzonder plan van aanleg (BPA) 'Erembodegem centrum', goedgekeurd bij MB van 20 februari 2004, is van toepassing voor één van de locaties, namelijk het locatiealternatief Gates. De bedrijfsgebouwen zijn gelegen in een zone voor 'gemengd regionaal bedrijventerrein', met zowel ter hoogte van de Zwalmkouter als de Dokter Carlierlaan een 'voortuinstrook'. Ter hoogte van de E40 is er, in overdruk een bouwvrije strook.



Grafisch plan van het BPA Erembodegem centrum

1.3 Beleidsplannen

1.3.1 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: strategische visie

De Vlaamse regering heeft op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd. Volgens deze visie moet het ruimtelijk beleid inzetten op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en aan bestaande concentraties van voorzieningen. Dat gebeurt maximaal door het ruimtelijk rendement te verhogen en kernen te versterken. De inzet van (technologische) innovaties zal steeds belangrijker worden om de samenhang tussen steden en dorpen te versterken. Samenhangende ontwikkeling heeft als doel de multimodale toegankelijkheid en nabijheid van werkplekken en voorzieningen te bevorderen en zo de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor mobiliteitsbeheersing en basisbereikbaarheid, emissiereductie en logistieke en energie-efficiëntie.

Met het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan wordt ingezet op een aantal belangrijke ruimtelijke ontwikkelingsprincipes uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: ruimtelijk rendement verhogen in het huidige ruimtebeslag met een zorgvuldig ruimtegebruik.

De strategische visie is een beleidsvisie en vormt dus geen juridische basis voor de opmaak van GRUP's.

1.3.2 Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen

In het najaar van 2019 werd een raadpleging van het publiek en een adviesvraag van de conceptnota georganiseerd. De verwerking van reacties en adviezen wordt opgenomen binnen het voorontwerp beleidsplan dat momenteel in opmaak is. In aanloop van dit voorontwerp werden tijdens de periode 2020 - 2021 een aantal inhoudelijke onderzoeken gevoerd.

De definitieve vaststelling en vervanging van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Oost-Vlaanderen wordt eind 2023 verwacht. Om de effecten van het nieuw Beleidsplan Ruimte op het milieu te onderzoeken, maakt de Provincie een milieueffectenrapport op. De kennisgeving van het milieueffectenonderzoek vond plaats tussen 28/6/2021 en 27/8/2021.

1.3.3 Mobiliteitsplan Aalst

Op 19 september 2017 werd het mobiliteitsplan van de stad goedgekeurd door de gemeenteraad. Het betreft een volledige herziening van het eerste mobiliteitsplan dat dateerde uit 2004.

Het mobiliteitsplan kreeg als naam "Aalst ontknoopt" mee en vertrekt van 5 doelstellingen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersonveiligheid terugdringen, verkeersleefbaarheid en de milieueffecten terugdringen.

Het mobiliteitsscenario waarvoor werd geselecteerd in het mobiliteitsplan wil het mobiliteitsgebeuren verduurzamen en de bereikbaarheid garanderen. Er wordt ingezet op een nieuw parkeerplan, op een nieuw fietsbeleidsplan en op een herstructurering van de binnenstad.

Het mobiliteitsplan focust in hoofdzaak op de binnenstad, zijnde de volledige zone begrenst tussen de R41 in het noorden en N9 in het zuiden. Daar wordt op de Wallenring eenrichtingsverkeer ingevoerd om meer plaats te geven aan fietsverkeer en de doorstroming van het openbaar vervoer te optimaliseren. Binnen de Wallenring en in de wijken gesitueerd tussen de (hoofd)ontsluitingsstructuur voor de binnenstad is de auto 'te gast'. Voor die wijken worden wijkcirculatieplannen opgesteld die de toegankelijkheid garanderen, het doorgaand verkeer ontraden of zelfs onmogelijk maken en het autogebruik voor korte interne stedelijke verplaatsing ontraadt. Schoolomgevingen worden ingericht volgens het STOP-principe. De stedelijke distributie wordt verduurzaamd. De eerste vereiste om het aandeel van de fiets te verhogen is het voorzien van kwalitatieve fietsinfrastructuur en –voorzieningen. Midden 2021 werd het circulatieplan stapsgewijs ontplooid en in augustus van 2021 ingevoerd.

Het LFPC zal, gelet op de locatie-alternatieven ergens buiten de binnenstad een plaats moeten vinden. Wat dit ganse gebied aan de rand van de stad en ook verderop in de deelgemeenten betreft doet het mobiliteitsplan echter weinig uitspraken. Wat wel van belang en enige relevantie kan zijn is de goedgekeurde wegencategorisering en de visie omtrent het fietsnetwerk en het openbaar vervoer.

Er wordt in het mobiliteitsplan namelijk sterk ingezet op het fietsbeleid omdat de stad zich in de toekomst wil profileren als een fietsvriendelijke stad. Bijgevolg wordt het fietsnetwerk grondig aangepakt en de lange afstandsroutes en functionele fietsroutes worden prioritair gerealiseerd zodat fietsen aantrekkelijk(er) en veilig(er) wordt. Een structurele verhoging van het aandeel fietsgebruik voor korte verplaatsingen, heeft ook invloed op de bereikbaarheidskwaliteit van de stad voor weggebruikers voor wie de fiets een minder evidente keuze is (bvb. omwille van de verplaatsingsafstand).

Inzake openbaar vervoer wordt het station van Aalst verder uitgebouwd als een multimodale knoop voor Aalst en de ruime omgeving. Daarbij is een verhoging van het treinaanbod in het IC-station van Aalst aan de orde, iets waarvoor de potenties samen met de NMBS en Infrabel worden onderzocht. Dankzij een groter treinaanbod in Aalst moet de hiërarchie met het lokale station van Erembodegem opnieuw duidelijk worden. Dit zou ertoe moeten leiden dat de huidige parkeerproblematiek aan het

station van Erembodegem en de verkeersproblematiek in Erembodegem niet verder toeneemt. Voor busverkeer blijft de hoofdverknoping zich situeren aan het treinstation Aalst. Het is daar dat het overgrote deel van de reizigers op- en afstapt.

1.3.4 Masterplan voor Erembodegem

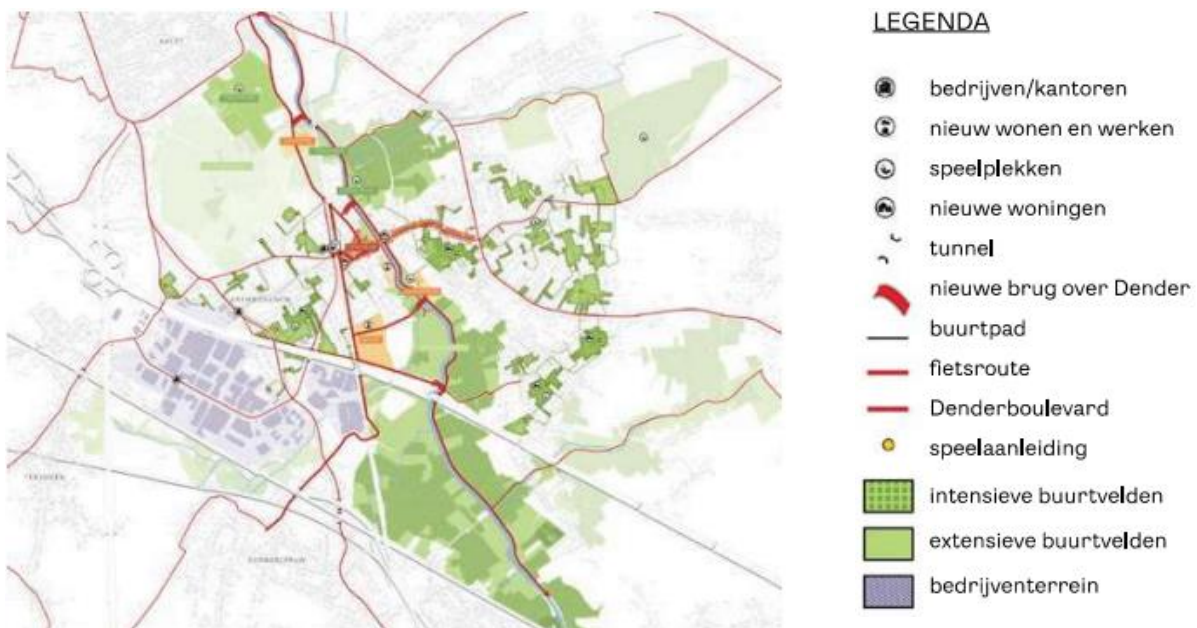
Aangezien Erembodegem nood had aan een globale visie om de leefbaarheid te verbeteren en de identiteit te versterken, liet de stad Aalst in 2020 een masterplan opmaken door List Architecture-Urbanisme, LOLA Landscape architects en SWECO². De visie moest een kader vormen voor toekomstige ruimtelijke initiatieven. In het masterplan wordt op een heldere manier uitgelegd wat de kwaliteiten, potenties en ambities van Erembodegem zijn en worden een aantal concrete projecten uitgewerkt.

Uit de studie blijkt dat Erembodegem 'een dorp is met stedelijke trekjes'. Er werd onderzocht hoe Erembodegem hiervan haar kracht kan maken met speciale aandacht voor de 'kleine genoegens van het leven'.

Vijf krachtige ambities worden uitgewerkt om Erembodegem klaar te maken voor de toekomst. Ambities die de 'kleine genoegens' tastbaar maken en die tegelijkertijd ruimte bieden voor een stedelijk centrum en een duurzame ontwikkeling van de buurtvelden en binnengebieden.

1. 'Op de fiets door het dorp' om een volwaardig alternatief te bieden aan het gebruik van de wagen.
2. 'Wandelen en spelen in de buurtvelden' waardoor deze groene pareltjes bruikbaar worden voor de omwonenden.
3. 'Dorps wonen in stedelijk gebied' met onderscheid tussen plaatsen voor stedelijk wonen in de kern, wonen en werken op oude industriële sites en dorps wonen in de buurtvelden.
4. 'Ontmoeten langs de Dender' door het creëren van aangename ontmoetings- en recreatieplekken.
5. 'Werken en winkelen in eigen gemeente' verzekeren door de bereikbaarheid ervan te verbeteren.

Er wordt ingezet op een gefaseerde ontwikkeling om tot het masterplan te komen tegen 2040 (zie grafische weergave van het masterplan).

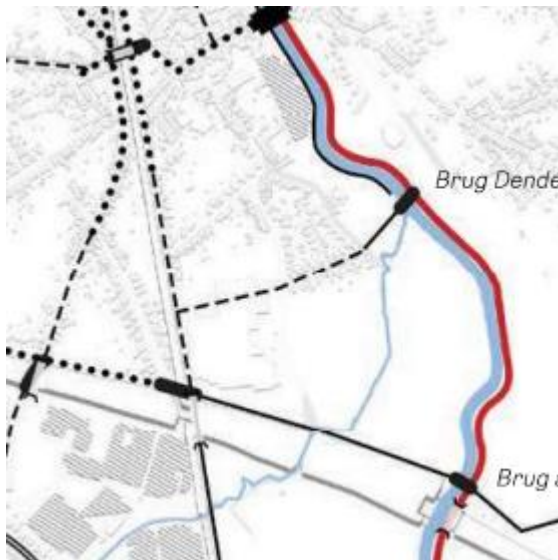


Masterplan Erembodegem 2040 (Bron: <https://www.aalst.be/ruimtelijke-ordening/een-masterplan-voor-erembodegem>)

² Bron: <https://www.aalst.be/ruimtelijke-ordening/een-masterplan-voor-erembodegem>

Deze grote ambities kunnen geleidelijk aan worden bereikt door het ontwerpen en uitvoeren van concrete projecten. De projecten en/of ontwerpen uit de studie die relevant zijn voor het locatiealternatief Gates in Erembodegem zijn:

- Het uitbouwen van een fietsnetwerk met veilige oversteken en aangepaste straatprofielen.

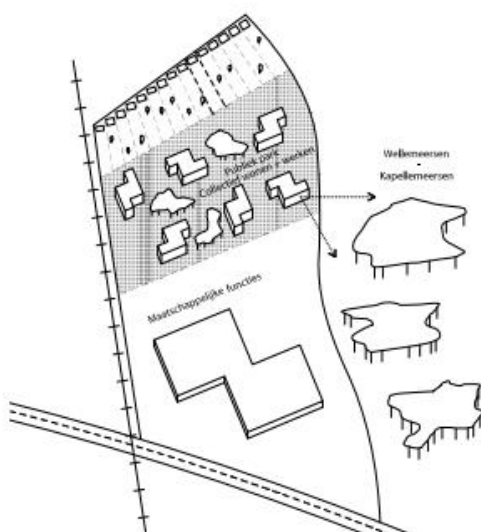


Locatie nieuwe straatprofielen uit het masterplan

- Bijkomend wonen aansluitend bij het bestaand weefsel.

Het voorstel voor de herontwikkeling van Gates is om op het noordelijk gedeelte van het terrein een collectieve woontypologie te ontwikkelen met een combinatie van wonen en werken. De gebouwen staan verspreid in een publiek park, dat gekoppeld is aan het nieuwe fietsnetwerk en netwerk van buurtpaden. Door deze compositie doorbreken we de bestaande harde begrenzing tussen dorp en industrie en ontstaan er ruimtelijke aanknopingspunten voor de ontwikkeling van het zuidelijke deel als maatschappelijke functie.

- Wonen en werken nabij natuur en hoofdontsluiting
- Typologie: collectief ; Dichtheid: 50h/ha



GIGON GUYER, Pre-babel housing, Geneva, 2008

1.3.5 Masterplan 2008-2012-2016-2021 voor detentie en internering in humane omstandigheden

Op 18 april 2008 keurde de federale ministerraad het eerste masterplan goed dat een actieplan uittekende voor een detentie in humane omstandigheden. Het plan werd herhaaldelijk verder uitgewerkt, aangepast en aangevuld. In november 2016 werd een derde masterplan goedgekeurd met een nieuw langetermijnbeleid.

Het oorspronkelijke plan bevatte vijf grote actiepunten:

- een renovatieprogramma voor het herstel van verloren capaciteit in de bestaande instellingen
- een inhaalprogramma voor renovatie dat zorgt voor veilige en humane leefomstandigheden in de bestaande instellingen
- de bouw van bijkomende cellen op bestaande sites om de overbevolking op te vangen
- de bouw van nieuwe inrichtingen voor het opvangen van de stijgende behoefte en het voorzien van een buffercapaciteit zodat oude inrichtingen in veilige omstandigheden kunnen worden gerenoveerd
- de bouw van nieuwe inrichtingen ter vervanging van sterk verouderde inrichtingen

Masterplan III behoudt de vijf grote actiepunten maar houdt rekening met actuele ontwikkelingen. Er worden nieuwe accenten gelegd op alternatieven voor de klassieke strafuitvoering en binnen de projecten is er meer differentiatie.

Het derde masterplan houdt zowel projecten in voor de opvang van geïnterneerden als voor de opsluiting van gedetineerden in humane omstandigheden. Naast de bestaande forensisch psychiatrische centra van Gent en Antwerpen worden er 2 nieuwe centra in Wallonië gepland en 1 longstay-inrichting in Aalst voor 120 plaatsen.

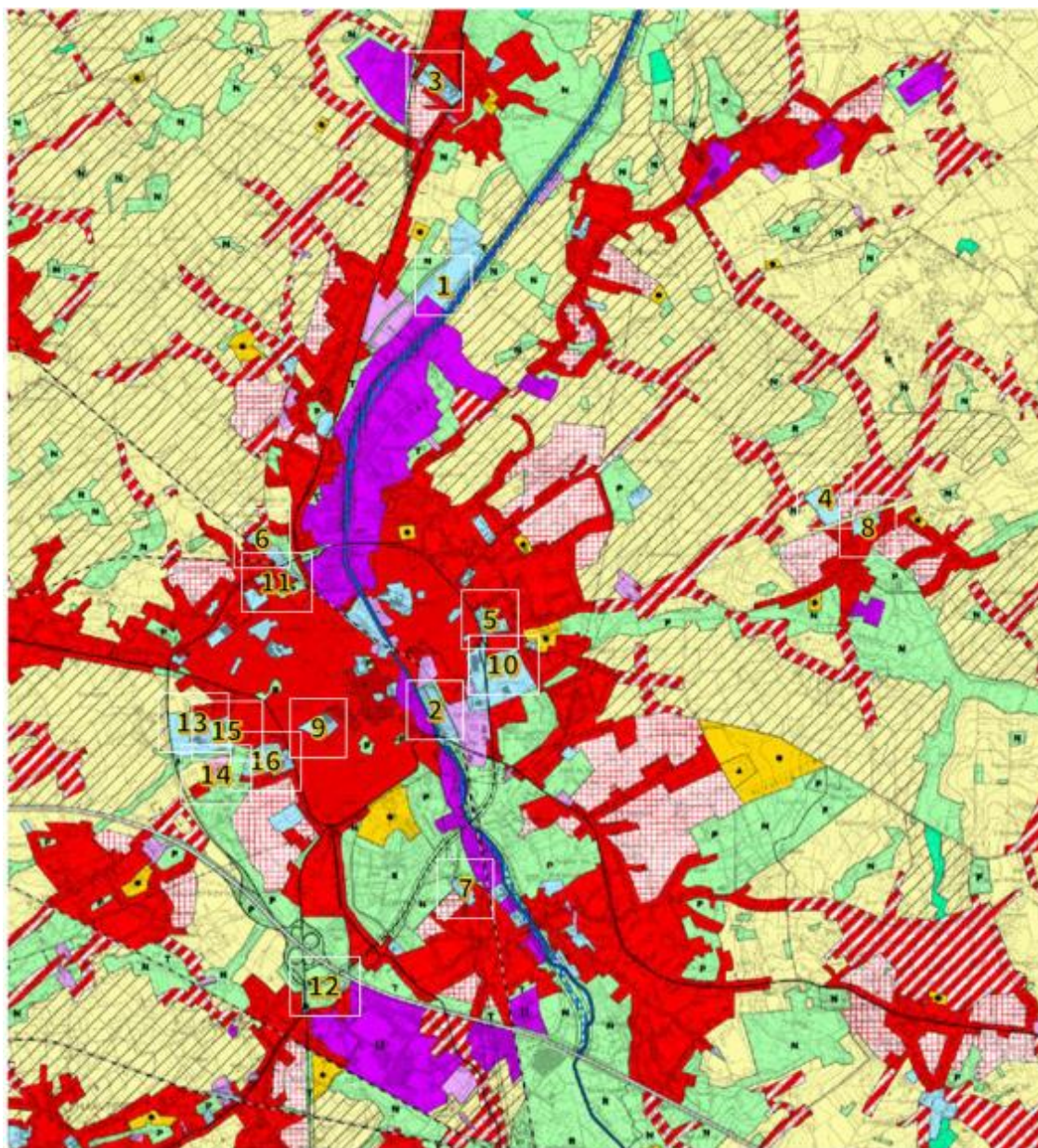
Analyse in 2021 van het aantal geïnterneerden die momenteel in de gevangenissen verblijven toont aan dat 120 plaatsen onvoldoende kunnen zijn om de geïnterneerden de nodige zorg te bieden binnen de FPC's en bestaat het risico dat zij in de gevangenissen zullen moeten blijven wachten totdat er voor hen een plaats vrijkomt. De Federale Ministerraad keurde daarom op 22 oktober 2021 goed dat het LFPC in Aalst een van 180 plaatsen kan hebben. Afhankelijk van de impact op de zorgorganisatie zullen dit mogelijk geen langverblijfplaatsen zijn maar algemene FPC plaatsen.

1.4 Locatieonderzoeken

1.4.1 Onderzoek van locaties binnen openbaar nut

Begin 2018 werd door de Regie der Gebouwen gestart met een onderzoek naar de zones voor 'gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut' volgens het gewestplan en in een BPA of RUP. Er werden 16 sites uitgebreid geëvalueerd (zie kaart hier onder).

Conclusie van de evaluatie was dat er enkel nog delen van deze sites (al dan niet na herlocalisatie van een functie op de terreinen) beschikbaar zijn van ca. 2,5 ha. Er zullen nergens terreinen vrijkomen of verworven kunnen worden die groter zijn dan deze oppervlakte. Er is bijgevolg nood aan een locatiealternatievenonderzoek waarbij gezocht werd naar locaties buiten de geëigende zones met bestemming openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen.

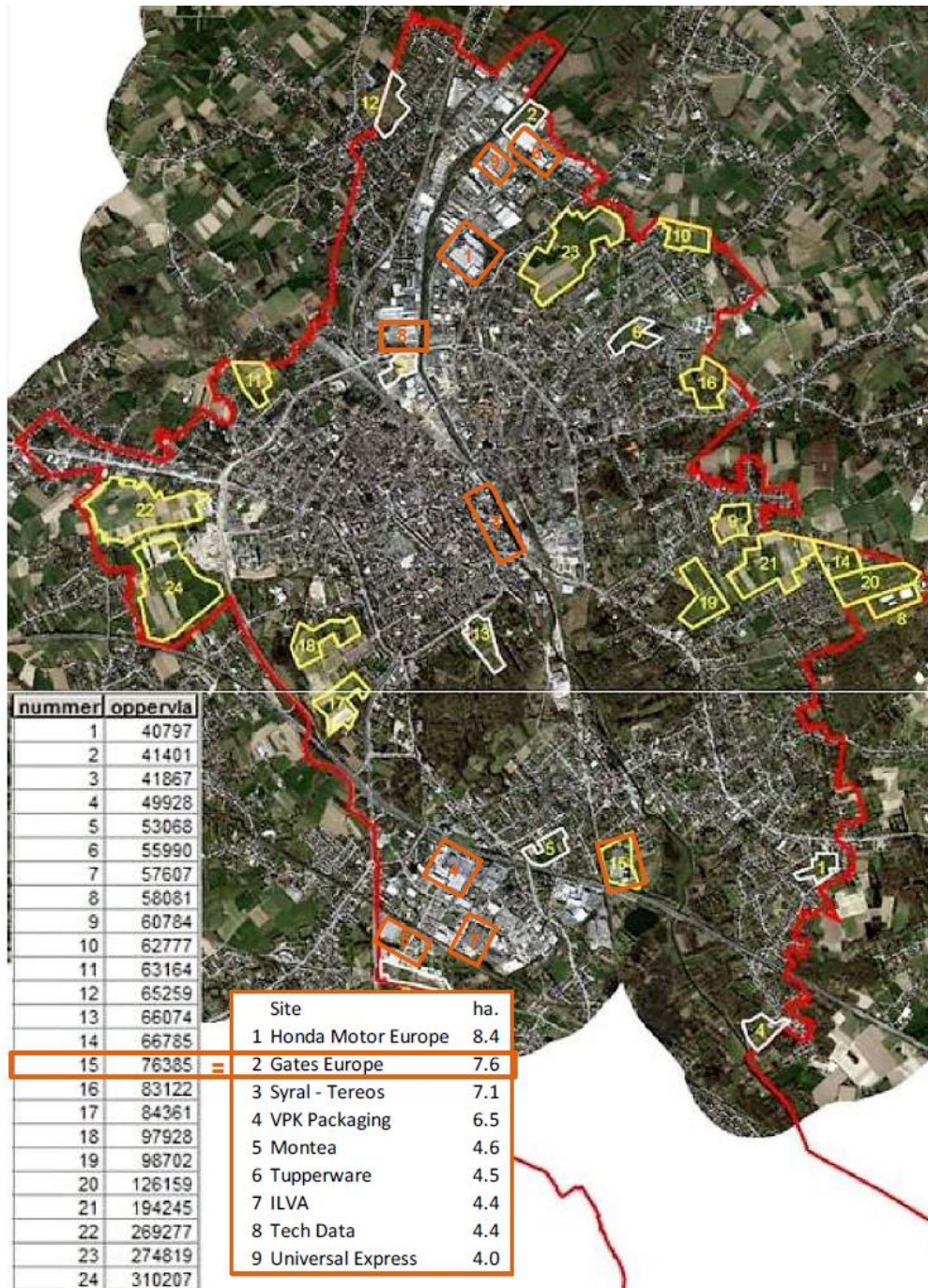


Kaart met 16 locaties gelegen in een zone voor gemeenschapsvoorzieningen of openbaar nut.

(Bron: nota van de Regie der Gebouwen van maart 2018)

1.4.2 Onderzoek van locaties waarvoor een bestemmingswijziging nodig is

Later in 2018 werd door de Regie der Gebouwen samen met de stad Aalst het onderzoek uitgebreid naar bestemmingen waarvoor een bestemmingswijziging nodig is. Op basis van de meest recente orthofoto werd naar geschikte locaties gezocht die (quasi) onbebouwd zijn met permanente bebouwing of constructies. Verder werden ook de bedrijfspercelen geïnventariseerd. Op het grondgebied van Aalst zijn er momenteel 9 bedrijven met een perceelgrootte van 4 ha of meer. De zoektocht naar locaties beperkte zich tot het afgebakende regionaal stedelijk gebied Aalst (zie hier boven voor het GRUP 'afbakening van het Regionaalstedelijk gebied Aalst'). Er werden 24 mogelijke locaties onderzocht (zie de kaart hier onder).



Kaart met 24 bouwrijpe locaties en 9 bedrijfspercelen binnen het regionaalstedelijk gebied Aalst.
(Bron: nota van de Regie der Gebouwen en de stad Aalst van april 2018)

1.4.3 Onderzoek van locaties door Arcadis in opdracht van de stad Aalst

De stad Aalst heeft na de voltooiing van hun eigen onderzoek het studiebureau Arcadis aangesteld om als expert een objectief en onafhankelijk 3de oordeel te vellen omtrent de selectie van de meest geschikte locatie voor het FPC te Aalst om op die manier zeker een gefundeerde en kwantificeerbare beslissing te kunnen maken in dit dossier. Het locatie-alternatieven-onderzoek moest leiden tot een selectie van de 5 meest geschikte locaties voor de bouw van een Forensisch Psychiatrisch Centrum. Daaruit kunnen de federale, gewestelijke en lokale overheden samen een definitieve keuze maken, rekening houdend met de risico-inschatting, financiële impact en mogelijke tijdswinsten.

De studie van Arcadis bouwde verder op de geïdentificeerde sites uit het 'locatiealternatieven onderzoek FPC Aalst' van de Stad Aalst. Er werden geen nieuwe sites toegevoegd tijdens de uitvoering van het onderzoek. De studie werd uitgevoerd zonder informatie over het eigenlijke bouwprogramma van het FPC of de technische en operationele specificaties van dergelijk FPC.

Het studiebureau geeft zelf aan dat door het totale gebrek aan input over het bouwprogramma of de operationele vereisten van een FPC er een groot risico bestaat dat de huidige selectiecriteria niet meer volledig pertinent zijn in een later stadium wanneer er meer gedetailleerde informatie beschikbaar is over het eigenlijke programma van een dergelijk FPC.