

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Startnota GRUP Herstructurering Insteekhaven Lummen (ENA)

Samenvatting

In uitvoering van de richtinggevende en bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en de beslissingen van de Vlaamse Regering over het programma voor het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) wordt gestart met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) "Herstructurering Insteekhaven Lummen" op het grondgebied van de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder.

Door middel van het GRUP wenst de Vlaamse regering het bestaande bedrijventerrein ter hoogte van de Insteekhaven te Lummen te herstructureren en verder te ontwikkelen in functie van watergebonden bedrijventerrein. Tegelijk wordt ook ingezet op het versterken van de Mangelbeekvallei, een betere ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in de ruimere regio, het beperken van de impact op de woonkernen en waar mogelijk het verbeteren van de (verkeers-)leefbaarheid in de omgeving.

Het opstarten van het planproces voor het GRUP "Herstructurering Insteekhaven Lummen" volgt op eerdere beslissingen en onderzoeken in het kader van het ENA. Na het afronden van bijkomend onderzoek naar de meest optimale ontsluiting in 2022 wordt verder gewerkt op het eerder stopgezette planproces door middel van twee ontsluitingsalternatieven.

Na de goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering volgt een publieke raadpleging.

1. HISTORIEK EN SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsvelden Omgeving, Economie, Mobiliteit en Openbare Werken.

B. HISTORIEK EN BELEIDSMATIGE SITUERING

Waterwegen en binnenvaart zijn meer dan ooit de vervoersmodus waarop versterkt dient te worden ingezet in het belang van mobiliteit én klimaat. Het Vlaamse vervoersbeleid stelt dan ook ambitieuze modal split-streefcijfers voorop met een beduidende groei van het aandeel van de binnenvaart. Waar mogelijk worden watergebonden bedrijventerreinen gerealiseerd en uitgerust met kaaimuren, waar de overslag van goederen in bulk, in containers of op paletten kan gebeuren.

De Vlaamse Regering blijft maximaal inzetten op een (versnelde) ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) om de waterweg maximaal in te zetten als duurzame vervoersas.

Voor het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) is reeds sedert verschillende jaren een traject lopende voor diverse initiatieven langsheen het Albertkanaal. In de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004 over het ENA werd o.a. de herstructurering en verdere ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein aan de insteekhaven, ten noorden van de E314 te Lummen en Heusden-Zolder vooropgesteld. Ter voorbereiding van deze herstructurering maakte De Vlaamse Waterweg nv (destijds onder de naam nv De Scheepvaart) een negental onderzoeksrapporten op. Dit onderzoekstraject liep van 2008 tot 2012 en leidde tot een synthesestructuurschets (scenario 6) o.b.v. een aantal ruimtelijke concepten (zie figuur). Daarnaast werd er ook rekening gehouden met de resultaten van volgende gevoerde onderzoeken naar milieueffecten: het plan-MER 'herinrichting verkeerswisselaar te Lummen, ontsluiting industrieterrein van Lummen en Heusden-Zolder', het project-MER voor de herinrichting van de verkeerswisselaar Lummen (turbinemodel) en het strategisch plan-MER van het globale ENA-project.



Ontwikkelingsscenario 6

Inrichtingsplan bij weerhouden scenario 6

(beide figuren uit Eindrapport 'Structuurschets', Tritel, sept. 2011)

In het onderzoek naar de ontsluiting werden bij het vorige proces vier ontsluitingsscenario's opgenomen en onderling vergeleken op basis van een groot aantal aspecten zoals o.a. technische uitvoering en haalbaarheid, impact op de omgeving (lucht en geluid), noodzakelijke grondverwervingen en kostprijs (zie eindrapport 'Onderzoek externe ontsluiting', Tritel, 2011). Scenario 1 werd in het verdere planningsproces meegenomen. Op 17 juli 2015 herbevestigde de Vlaamse Regering het ontwikkelingsscenario 6 en beslispunten van 2004 en werd voor Insteekhaven Lummen het planningsproces verdergezet (VR 2015 0717 DOC.0893). In 2017 volgde de voorlopige vaststelling van het ontwerp van GRUP 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen' volgens ontsluitingsscenario 1.

Het openbaar onderzoek leverde 143 bezwaarschriften op. Daarop besliste de Vlaamse Regering om het planningsproces tijdelijk stop te zetten in functie van bijkomend onderzoek van de ontsluitingsalternatieven voor het gebied en de ruimere regio (zie VR 2018 2704 DOC.0423/1).

Het ontwikkelings- en inrichtingsscenario 6 bleef als basis voor het bijkomend onderzoek. In opdracht van De Vlaamse Waterweg nv, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het departement Omgeving werd een studie naar ontsluiting opgestart in 2020; de opdracht werd gegund aan Arcadis en afgerond in juli 2022 (zie bijlage bij de startnota).

De studie naar de ontsluitingsalternatieven beschrijft en vergelijkt zes geactualiseerde alternatieven en bijhorende varianten, namelijk de alternatieven 1-4 uit het eerdere proces aangevuld met twee bijkomende alternatieven 5 en 6 die bij het openbaar onderzoek van 2017 ingebracht werden.

De studie werd opgevolgd door een stuurgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken kernactoren, waaronder de beide gemeenten Lummen en Heusden-Zolder, de provincie Limburg en POM-Limburg (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg). De twee betrokken gemeentebesturen werd daarbij de mogelijkheid geboden om de alternatieven te valideren, hun advies en standpunt hierover kenbaar te maken of aanvullingen voor te stellen. In de stuurgroep van 6 juli 2022 werden de resultaten besproken.

Alle mogelijke ontsluitingsalternatieven met varianten werden naast elkaar gezet en op een gelijke manier beschreven en geïllustreerd. De studie beschrijft de alternatieven volgens bepaalde kenmerken en relevante parameters (zoals kostenraming, relatie met de ruimere verkeerssituatie, fietsroutes, de aanleg van bruggen, de relatie met de omliggende bebouwing, de Mangelbeekvallei, ...) en plaatst deze in een beschrijvend kader volgens ruimtelijk-economische, technische, financiële en mobiliteitsaspecten. De alternatieven werden tevens afgewogen en getoetst aan de belangrijkste doelstellingen die beoogd worden met de herstructurering en ontwikkeling van het gebied, en met de bijhorende randvoorwaarden en aan te houden principes die hierbij gevolgd worden. Per alternatief worden de knelpunten en aandachtspunten weergegeven (zie eindrapport).

De synthese en een grondige, gemotiveerde afweging van de alternatieven werden in het Dagelijks Bestuur ENA van 10 juni 2022 en 1 december 2022 besproken, na ook de lokale besturen geraadpleegd te hebben. De conclusies zijn in voorliggende nota verwerkt.

2. INHOUD

Het voorgenomen plan omvat het gebied rond de Insteekhaven Lummen en aanpalend natuurgebied (Mangelbeekvallei) nabij de E313 en het Albertkanaal in de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder. Het totale plangebied – bedrijventerrein, natuurgebied en omgeving - is ca. 120 ha groot.

Voor de ontwikkeling van de Insteekhaven Lummen wordt het eerder gekozen ontwikkelingsscenario 6 als vertrekpunt genomen. Ook de relevante delen van de ontsluitingsstudie uit 2011 vormen mee de basis voor de bijkomende onderzoeksopdracht. Er werd rekening gehouden met beslist beleid en de uitvoering ervan (bv. de verhoging van de bruggen, de keuze voor inrichtingsscenario 6, voorzien van vrachtwagensluizen,...), en beleidskaders die werden aangepast sinds de start van het planningsproces. Zowel de ruimtelijke beleidscontext als de mobiliteitscontext werden geüpdatet, alsook de planologische en verkeerskundige uitgangspunten.

In de startnota worden de plandoelstellingen als volgt geformuleerd:

- De herstructurering en optimalisatie van een bestaand bedrijventerrein (industrie). Hiertoe worden watergebonden bedrijfspercelen beschikbaar gesteld rond de insteekhaven en worden de vestigingsvoorwaarden bepaald voor de niet watergebonden percelen.
- De optimalisatie van de ontsluiting voor de Insteekhaven en bedrijventerreinen in de ruimere regio. Dat houdt een ontsluiting in voor het vrachtverkeer naar het hoofdwegennet. De ontsluiting voorziet, zoals bepaald in het 'Masterplan voor de binnenvaart', niet in bijkomende bruggen voor auto- en vrachtverkeer t.o.v. huidige situatie.
- Het behouden, vrijwaren en versterken van de Mangelbeekvallei: o.m. door het verleggen van de ontsluitingsweg en een aantal 'ruiloperaties' in de vorm van bestemmingswijzigingen van industrie- naar natuurgebied (ter hoogte van de Mangelbeekvallei maar ook ten zuiden ervan,

aan het Albertkanaal) en het herbestemmen van een aantal gronden elders (noorden) voor niet watergebonden bedrijvigheid.

- Beperken van impact en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid voor de omwonenden in de nabijgelegen dorpskernen.
 - Aandacht voor de (verkeers-)leefbaarheid voor omwonenden: het huidig niveau wordt aangehouden.
 - Landschappelijke inpassing
 - Behoud, optimaliseren en versterken van het netwerk van fietsnelwegen en andere fietsverbindingen, zowel functioneel als recreatief.
 - De oevers van het Albertkanaal blijven gevrijwaard (reservatiestrook van 20 meter t.o.v. de rand van het kanaal).

Samen met de ontwikkeling van het industriegebied rond het insteekdok in functie van het aantrekken van watergebonden bedrijvigheid wordt ook een bijkomend deel (her)bestemd als bedrijventerrein voor gemengde bedrijvigheid. De nieuwe ontsluitingsas moet zowel fungeren als ruggengraat voor het bedrijventerrein rond het insteekdok als zorgen voor een efficiënte verkeersafwikkeling van de bedrijventerreinen in de omgeving regio (Gestel, Zolder-Lummen). Bij de keuze van het tracé voor deze ontsluiting is het streven naar het maximaal beperken van de impact op de omgeving en waar mogelijk het verbeteren van de leefbaarheid voor de omwonenden in de nabijgelegen dorpskernen een belangrijk uitgangspunt. Met dit herstructureringsproject zullen maatregelen worden getroffen die de (verkeers-)leefbaarheid voor de bewoners van de woonkernen in de directe omgeving zullen verbeteren ten opzichte van de huidige toestand.

Bij de uitwerking van het plan zal de impact op de economische ontwikkeling in en rond het plangebied, zoals industriegebied Zolder-Lummen ten zuiden van de autosnelweg E314, een belangrijk aandachtspunt vormen bij de verdere afweging van de alternatieven.

Op basis van de resultaten van het ontsluitingsonderzoek (Arcadis, juli 2022 - zie bijlage) en na afweging van de verschillende alternatieven en toetsing aan de beleidscontext, plandoelstellingen en haalbaarheid worden in functie van het planningsproces twee ontsluitingsalternatieven weerhouden: 1 en 5A. Variant 5B wordt niet weerhouden omwille van een te zware impact op het Dossche-terrein.

De overige alternatieven (voorheen genoemd 2, 3, 4 en 6) worden niet weerhouden aangezien deze

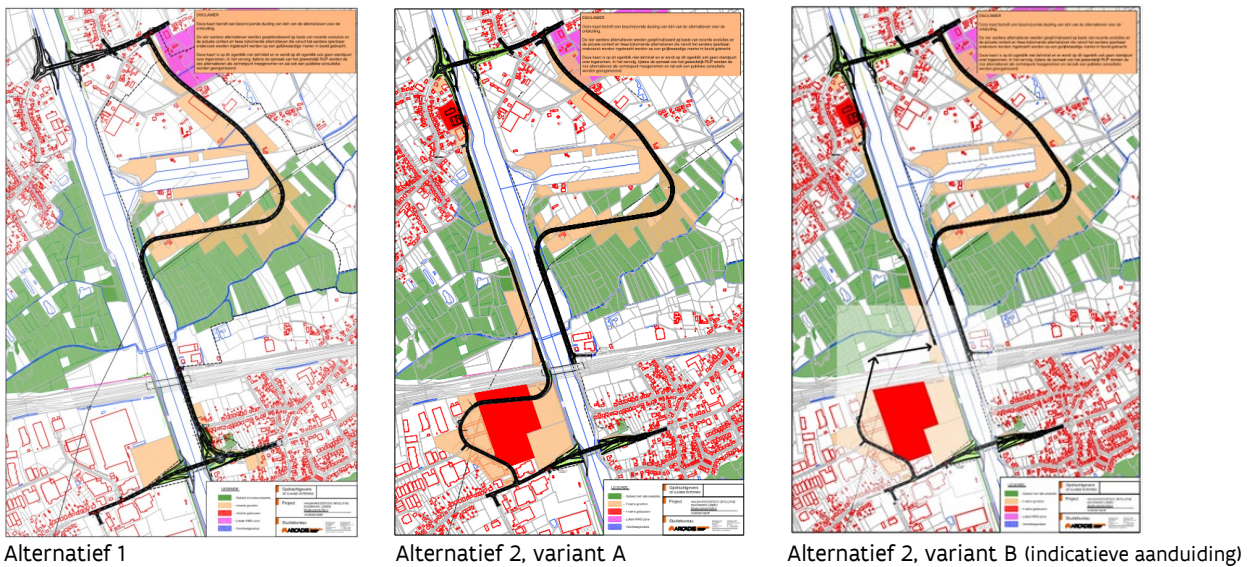
- een zwaar negatieve impact hebben op de Mangelbeekvallei (alternatief 3 en 4),
- een zwaar negatieve impact hebben door de inname van kostbare, nog te ontwikkelen bedrijfspercelen, bestaande bedrijven en woongebied (alternatief 2, 3 en 6) of
- een erg hoge investeringskost vergen ingevolge de aanleg van bijkomende bruggen (alternatief 2, 3, 4 en 6).

Bovendien is sinds begin dit jaar een nieuwe brug gerealiseerd aan de Westlaan in kader van het Masterplan van de Vlaamse Waterweg NV voor het verhogen en vervangen van de bruggen over het Albertkanaal, waardoor deze alternatieven (2, 3, 4 en 6) niet langer mogelijk of op redelijke wijze realiseerbaar zijn.

In de startnota van het GRUP Insteekhaven Lummen worden de weerhouden alternatieven (voorheen 1 en 5A) voortaan **alternatief 1 en alternatief 2A** genoemd.

Wat betreft alternatief 2A kwam bij de herneming van het planproces vanuit het lopend haalbaarheidsonderzoek door VLAIO een bijkomende variant naar voor (onderdoorsteek autosnelweg). In het verder traject van het planproces zal ook deze variant verder onderzocht worden en wordt **alternatief 2B** genoemd.

De selectie van een voorkeursscenario kan pas volgen als de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek van VLAIO en het grondig onderzoek van de milieueffecten voor beide alternatieven bekend zijn.



Figuur 3: De twee ontsluitingsalternatieven: alternatief 1 en alternatief 2A/B

Alternatief 1 voorziet vooral het optimaliseren van bestaande wegenis aan de oostelijke zijde van het kanaal. De impact wordt beperkt gehouden door efficiënt ruimtegebruik en verschillende knips en sluizen voor zwaar vrachtverkeer op de bestaande wegen van en naar de woonkern Viversel. Bestaande infrastructuur zoals bruggen wordt maximaal benut, inclusief deze te Viversel (Westlaan). Dit gedeelte van de planing heeft geen of weinig relevante effecten op de omgeving. Verder naar het oosten en noorden van het plangebied betreft dit nieuwe wegenis met gescheiden dubbelrichting fietspad en laanbeplanting. Het betreft het ontsluitingsalternatief 1 dat eveneens opgenomen was in het (stopgezette) planproces 2015-2017.

Alternatief 2A/B voorziet een nieuwe ontsluitingsweg (zonder fietspad) aan de westelijke kade van het Albertkanaal. Op die manier wordt aan westelijke zijde van het Albertkanaal aansluiting gezocht met het bestaande bedrijventerrein ter hoogte van de verkeerswisselaar Lummen en kan de kern van Viversel ontlast worden. Dit heeft als bijkomend voordeel dat het bestaande bedrijventerrein Lummen-Gestel (westzijde kanaal) rechtstreeks ontsloten wordt via de nieuwe ontsluitingsweg 2A/B richting hoofdwegennet en de kern en schoolomgeving Genenbosstraat (Lummen) kan ontlast worden.

De startnota is opgesteld door het planteam, samengesteld uit:

- Een ruimtelijk planner en MER-deskundige van het departement Omgeving, ondersteund door MER-deskundigen van studie bureau Sweco;
- Gemeente Lummen;
- Provincie Limburg;
- De Vlaamse Waterweg nv;
- Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen;
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Agentschap voor Natuur en Bos.

De gemeente Heusden-Zolder en het Agentschap Wegen en Verkeer nemen niet deel aan het planteam.

De startnota bevat naast de plandoelstelling ook de ruimtelijke achtergrondinformatie en informatie over de aanpak van het milieueffectenonderzoek.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43 §3, 3° en artikel 31 §1, 2°, van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Een geïntegreerd planningsproces kent vijf fases. De resultaten van elk van deze vijf fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van vijf nota's.

Over de startnota en de procesnota wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan SARO en Mina-raad, de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder en de provincie Limburg en de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties.

Er wordt over de startnota tevens een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd. Gelet op de voorgeschiedenis moet eveneens een degelijk communicatietraject naar de burgers uitgezet worden in overleg met de lokale besturen en de betrokken actoren.

Op basis van de inspraakreacties en participatie zal door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling. Bij deze oefening wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan een aantal bijzondere aspecten die relevant zijn voor de realisatie van het plan en de voortgang van dit proces, met name:

- Voor de economische ontwikkeling van het gebied zal op basis van (een actualisatie van) het eerdere haalbaarheidsonderzoek en ontwikkelingsmethodiek de realisatie verder worden onderzocht en voorbereid (dit wordt getrokken door het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen en De Vlaamse Waterweg nv).
- Voor de Mangelbeekvallei zijn er specifieke initiatieven nodig (dit wordt gecoördineerd door het Agentschap Natuur en Bos):
 - Uitwerken en concretiseren van een overeenkomst inzake het ruilen van gronden tussen het Agentschap voor Natuur en Bos en de betrokken (privé-) eigenaren;
 - Aanpassen, uitwerken en aanvullen van het natuurbeheerplan (Type 4) waarbij de concrete inrichting en het beheer van de Mangelbeekvallei worden geregeld;

- Voeren van een procedure voor de wijziging van het natuurreservaat en het statuut van het reservaatgebied regelen voor de percelen die aan het reservaat worden onttrokken.
- Onderzoeken of een onteigeningsplan aan het plan zal worden toegevoegd voor de verwerving van gronden die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van een bestemming in het algemeen belang.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de startnota en de bijhorende procesnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herstructurering Insteekhaven Lummen';
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR