



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herstructurering Insteekhaven Lummen' in Lummen en Heusden-Zolder

Startnota
Bijlage 2. Overzicht uitgevoerd onderzoek milieueffecten

Inhoudsopgave

1	Situering.....	4
2	Overzicht onderzoek milieueffecten	5
3	Overzicht onderzoek externe veiligheid.....	20

1 Situering

In uitvoering van het programma voor het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) wenst de Vlaamse regering het bestaande bedrijventerrein aan de insteekhaven in Lummen te herstructureren en verder te ontwikkelen als (voornamelijk) watergebonden bedrijventerrein. Deze herstructurering houdt ook het versterken van de Mangelbeekvallei en de inrichting van een verbeterde ontsluiting van de bedrijventerreinen in de ruimere regio in. Het eerdere planproces werd in 2018 tijdelijk stopgezet om bijkomend onderzoek van de verschillende alternatieven voor deze externe ontsluiting van het gebied mogelijk te maken.

In het kader van de uitwerking van het ENA en bij het doorlopen van het planningsproces voor de opmaak een GRUP in 2018 werden verschillende milieubeoordeling uitgevoerd. In deze nota wordt een overzicht gegeven van het uitgevoerde onderzoek. Het gaat zowel om strategisch milieubeoordeling, als plan-MER als ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR).

2 Overzicht onderzoek milieueffecten

Een aantal voorgenomen planingrepen staan in relatie met of komen rechtstreeks voort uit de eerdere 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 het eerdere ontwerp-GRUP (2018) voor 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**
- **Plan-MER 'Bedrijventerreinen die deel uitmaken van het Economisch netwerk Albertkanaal (ENA)' (goedgekeurd op 20 juni 2014)**
- **Plan-MER-screening Insteekhaven Lummen (door Technum, dec. 2012)**
- **Passende beoordeling**

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 – toen nog - 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 Opworpsstraat 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 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 Opworpsstraat 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. De voor het plan relevante maatregelen (geluidsreducerende

inrichtingen, knip vrachtverkeer, aangepaste bochtstraal, e.d.) zullen worden 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 (PLO060) 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 werd 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,...) werden 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 werd voor het planonderdeel 'Insteekhaven Lummen' geen gebiedsgerichte milieubeoordeling opgenomen: dit zou geen toegevoegde waarde opgeleverd hebben 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 inrichtingsstudies 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 zullen worden opgenomen in de visie en concepten, en worden 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 van bedrijventerreinen in de ruimere regio. Op basis van de beslissing van het coördinatieplatform ENA werd De Vlaamse Waterweg nv aangeduid als trekker voor het milieuonderzoek. In functie van het milieuonderzoek werd met de – toen nog - dienst Milieueffectrapportage (nu team Omgevingseffecten) nagegaan welke procedure diende te worden gevolgd. Op basis hiervan werd aan het studiebureau 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 olielekken) 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 puntrelicten aanwezig. Het Albertkanaal en de Mangelbeek zijn aangeduid als lijnrelicten, 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 verstoring 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 wondturbines betekenen 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 (verkeers)leefbaarheid 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.

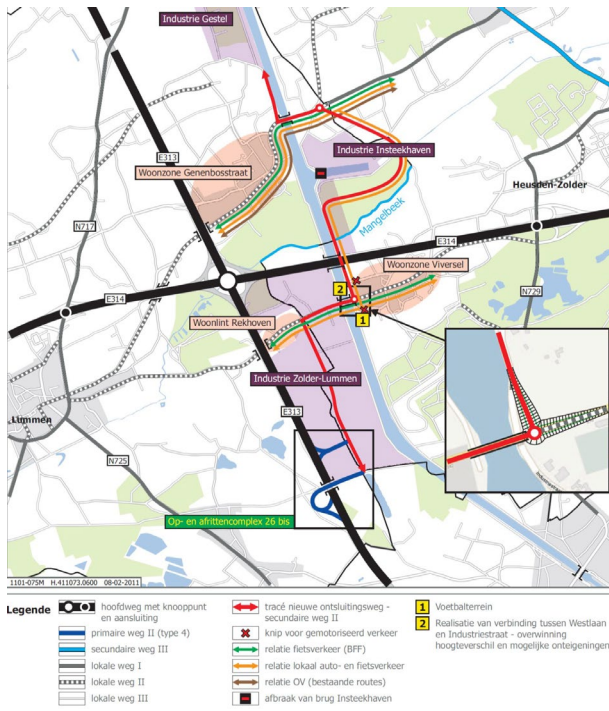
Het plan bevat doelstellingen in verband met duurzaam ruimtegebruik en een goede landschappelijke inrichting van de nieuwe ontwikkelingen.

Globaal werd in 2012 geoordeeld dat het plan zoals het toen voorlag, niet resulteerde in aanzienlijke milieueffecten en bijgevolg niet plan-MER-plichtig was.

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

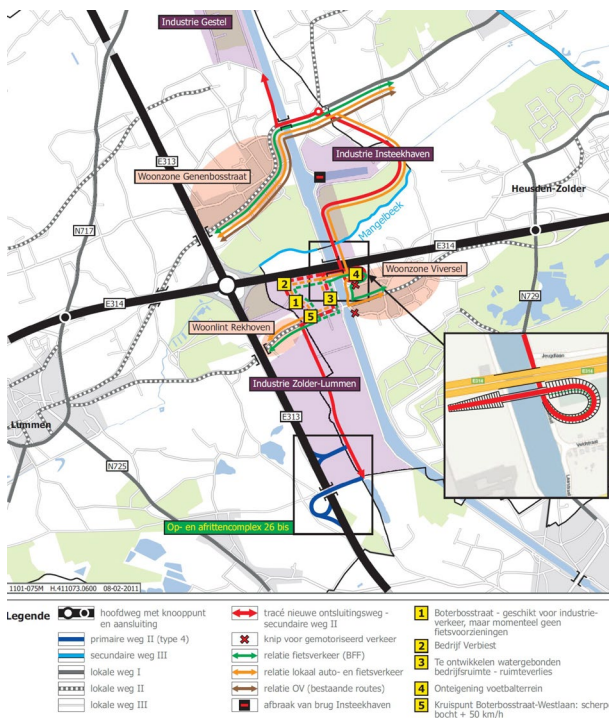
Naar aanleiding van de keuze van het scenario en de opstart van het milieuonderzoek werd in de stuurgroep nagegaan welke mogelijke en realistische ontsluitingsscenario's er bestonden. Het doel van de studie was een onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden voor de verschillende bedrijventerreinen in 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 voorkeursscenario 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).



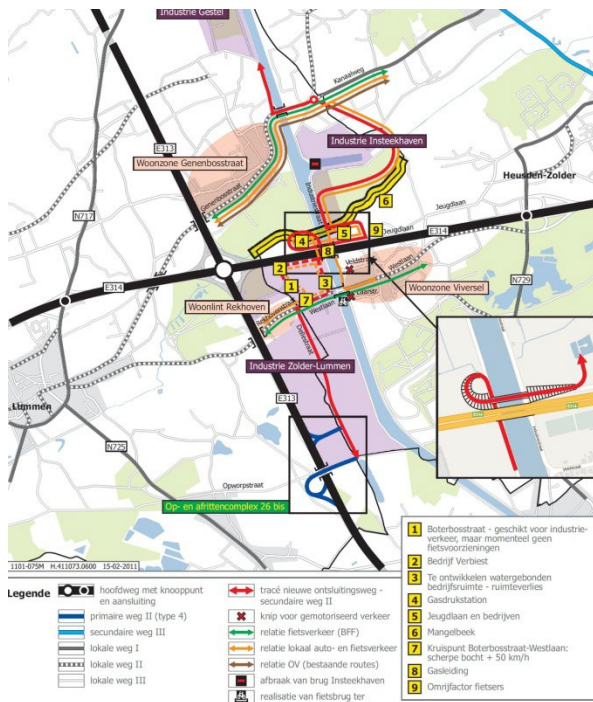
Ontsluitingsscenario 1

Scenario 1 gebruikt maximaal bestaande wegen. Er zijn twee varianten a en b. In variëte a wordt een nieuwe brug geplaatst vlak naast de bestaande brug (Westlaan), in variëte 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. Infrastructurele 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.



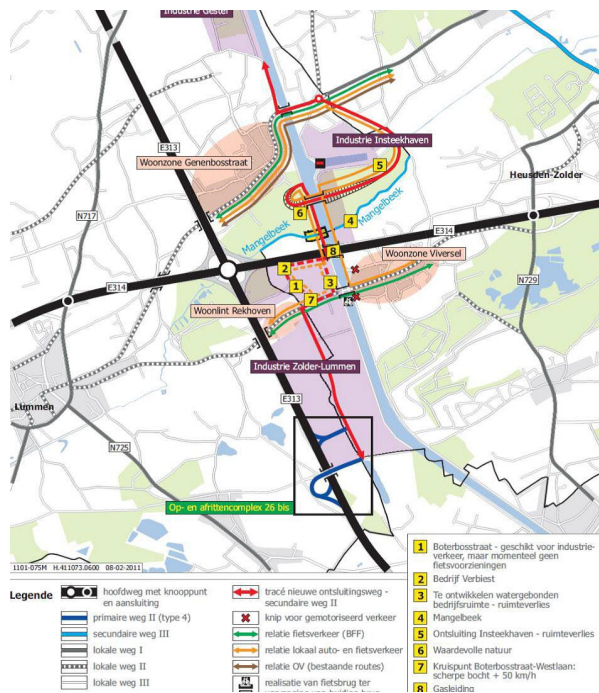
Ontsluitingsscenario 2

Omwille van de watergebonden bedrijvigheid kan het deel van de ontsluitingsinfrastructuur 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.



Onsluitingsscenario 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 onsluitingsinfrastructuur 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.

Figuur 1: Onderzochte onsluitingsscenario's studie Tritel i.o.v. De Scheepvaart NV, sept.2011

AFWEGING VAN DE VIER ONTSLUITINGSSCENARIO'S

Uit het alternatievenonderzoek van de vier onsluitingsmogelijkheden naar het hogere wegennet en het verbeteren ervan zijn telkens verschillende knelpunten naar voren gekomen. Het milieuonderzoek 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 wegen, 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 Viviersel 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 herbesteding 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
<ul style="list-style-type: none"> • Geluid: zeer beperkte bijkomende geluidshinder door nieuwe ontsluitingsweg en nieuwe bedrijven (verwaarloosbaar tov geluidsproductie autosnelweg) • Mens – Verkeer: door uitbreiding bedrijventerrein zullen 	<ul style="list-style-type: none"> • Geluidsreducerende inrichtingsmaatregelen voorzien langs de nieuwe ontsluitingsweg t.h.v. woongebied • Buffer en geluidsreducerende maatregelen • De recreatieve en functionele fietsverbindingen moeten behouden blijven 	<ul style="list-style-type: none"> • verkeer is ingetekend op grafisch plan en opgelegd in stedenbouwkundige voorschriften • 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 gedeelte

<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 ifv niet hypothekeren van ontwikkelingsscenario's voor ontsluiting van eventueel later te ontwikkelen KMO-zone Ubbersel 	<p>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 principesvoorbeelden 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 (frezen van weiden, kappen van bomen) • Geluidsversturende 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

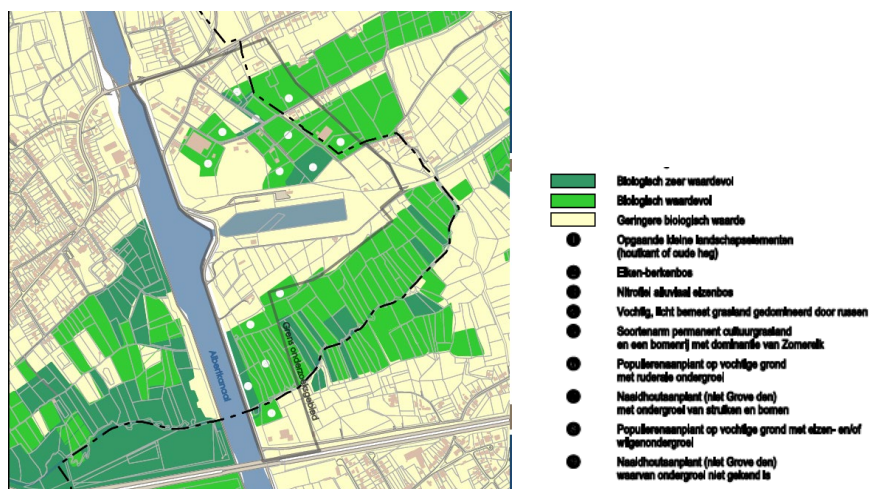
Passende beoordeling

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).

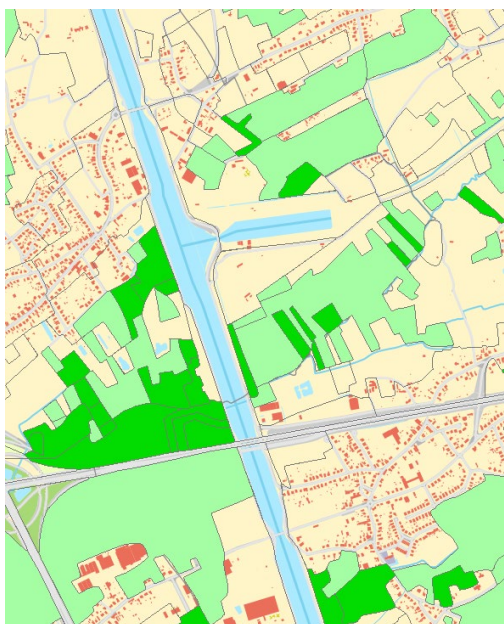
Bij het vorige planningsproces werd als volgt geoordeeld:

“Het plangebied ligt in vogelvlucht op een afstand van meer dan één kilometer (ongeveer 1300m) van de speciale beschermingszones Habitatrichtlijngebied BE2200031 ‘Valleien van de Laambeek, 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.”

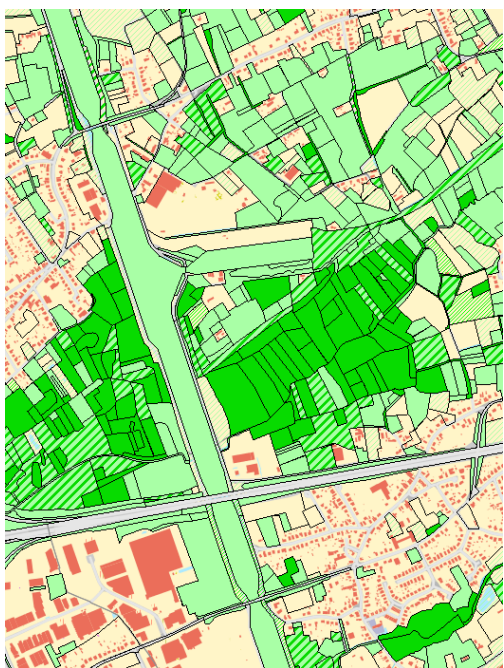
Er zal bij het hernemen van het planni



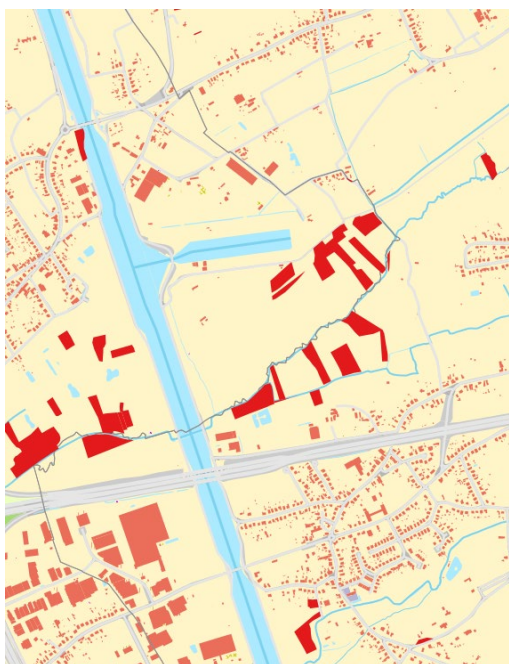
Figuur 2: Biologische waarderingskaart, 2011



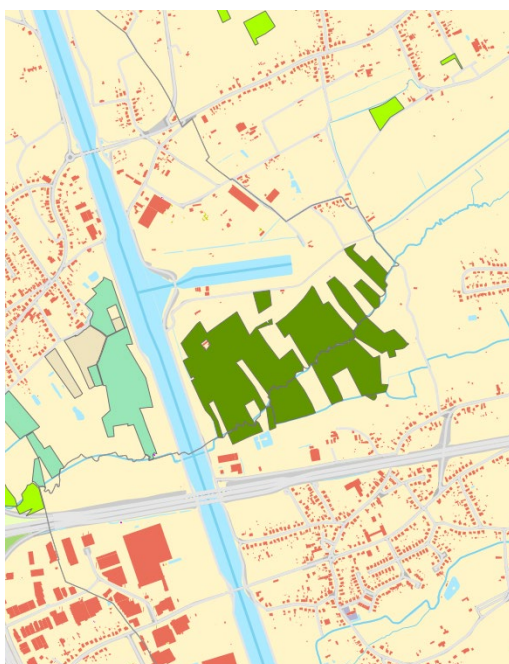
Figuur 3: Biologische waarderingskaart – versie 1 (bron: Geopunt Vlaanderen mei 2023)



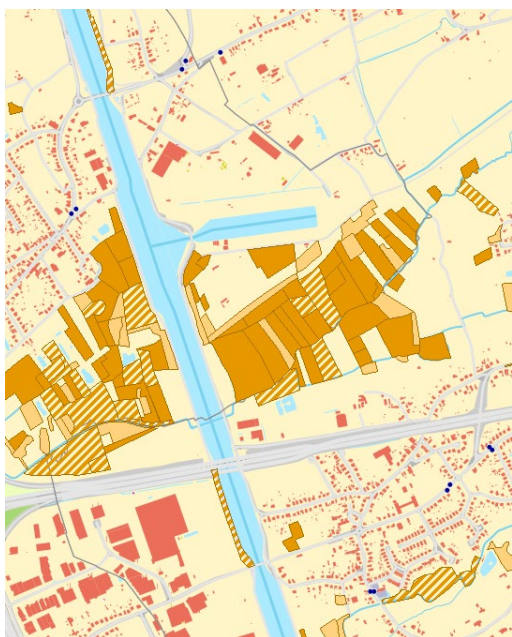
Figuur 4: Biologische waarderingskaart – versie 2 (bron: Geopunt Vlaanderen mei 2023)



Figuur 5: Historisch permanente graslanden e.a. beschermd door natuurwetgeving (bron: Geopunt Vlaanderen mei 2023)



Figuur 6: Natuurbeheerplannen (bron: Geopunt Vlaanderen mei 2023)



Figuur 7: Natura 2000 Habitatkaart (bron: Geopunt Vlaanderen mei 2023)

3 Overzicht onderzoek externe veiligheid

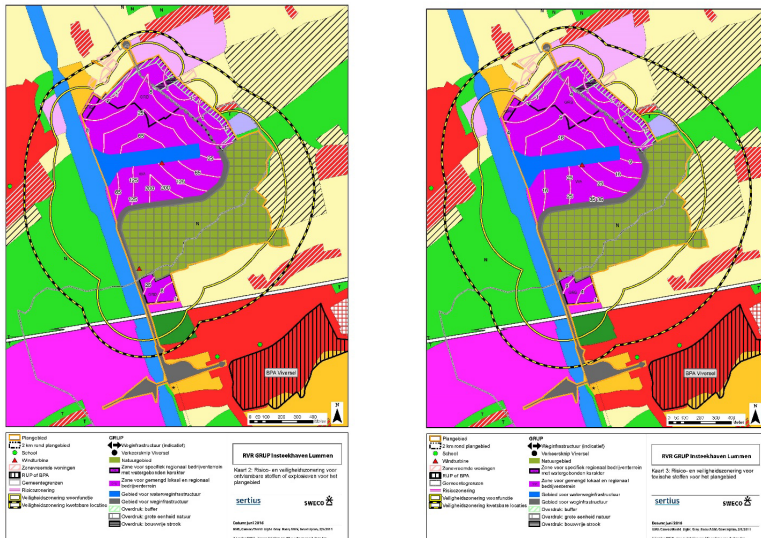
Planproces 2014-2018)

In navolging van de beslissing van de Vlaamse Regering over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) in 2004 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 het plan juridisch te kunnen verankeren en te kunnen 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 natuurverbindingsfunctie van de vallei te versterken. Om deze gewijzigde context, de aangepaste gebiedscontouren, in rekening te kunnen brengen werd in 2016 een volgend Ruimtelijk Veiligheidsrapport opgemaakt door het studiebureau Sertius. Het onderzoek was gebaseerd 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 veiligheidszoning voor het geplande bedrijventerrein volgde 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 gevarenindeling 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 risicozoning 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 veiligheidszoning voor ontvlambare stoffen en explosieven enerzijds en toxische stoffen anderzijds werden opgenomen in het Ruimtelijk Veiligheidsrapport.



Risico- en veiligheidszoning voor ontvlambare stoffen of explosieven in het plangebied (uit: RVR 'GRUP Insteekhaven Lummen', Sertius/Sweco, 2016)

Algemeen volgde 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 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 werden 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 (dit is situatie in 2016). 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.

Onderlinge afstemming de plan-MER-screening (uit de eerdere planprocedure) en het Ruimtelijk Veiligheidsrapport (actualisatie 2016)

Om de inhoud van de twee onderzoeksrapporten 'screening van de plan-MER-plicht' en het geactualiseerde 'ruimtelijk veiligheidsrapport', opgesteld door Sertius in 2016, 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, werd in een 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. Hierin werd verwezen naar het in 2016 geactualiseerde ruimtelijk veiligheidsrapport. Uit de risico- en veiligheidszonerings voor het geplande bedrijventerrein volgde 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 volgde 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 had verder geen effect op de inhoud, resultaten en conclusies van het screeningsonderzoek dat als doel had om de effecten van het plan op het milieu te beoordelen. Daarbij werd de aard en omvang van de toekomstige bedrijvigheid die op het moment van het onderzoek nog niet gekend was, 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, werd immers uitgevoerd en weergegeven in het geactualiseerde ruimtelijk veiligheidsrapport.

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