



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

Startnota

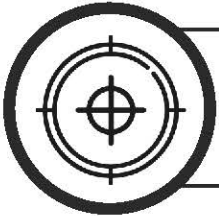
In uitvoering van de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal



Vlaamse
overheid

DEPARTEMENT
OMGEVING

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herstructurering Insteekhaven Lummen'

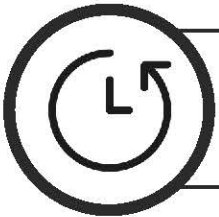


Waarom maken we dit plan?

[[Planvoornemen](#)]

De doelstelling van dit plan is om het bestaand bedrijventerrein aan de insteekhaven in Lummen en Heusden-Zolder te herstructureren en verder te ontwikkelen. Tegelijkertijd wordt het versterken van de Mangelbeekvallei en de inrichting van een degelijke ontsluitingsinfrastructuur beoogd.

[Meer weten?](#) zie hoofdstuk 2. [Planvoornemen](#)



Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[Historiek](#)]

Voor de realisatie van diverse initiatieven langsheen het Albertkanaal loopt het uitvoeringstraject Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Binnen dit traject besliste de Vlaamse Regering over de herstructurering van het gebied rond de insteekhaven.

[Meer weten?](#) zie hoofdstuk 1. [Historiek](#)



Over welk gebied gaat het?

[[Plangebied](#)]

Het plangebied is gelegen rond het insteekdok aan het Albertkanaal in Lummen, hoofdzakelijk ten noorden van de E314. Een kleiner gedeelte bevindt zich op grondgebied van Heusden-Zolder.

[Meer weten?](#) zie hoofdstuk 3. [Plangebied](#)



Wat kunnen de effecten zijn?

[[Scoping](#)]

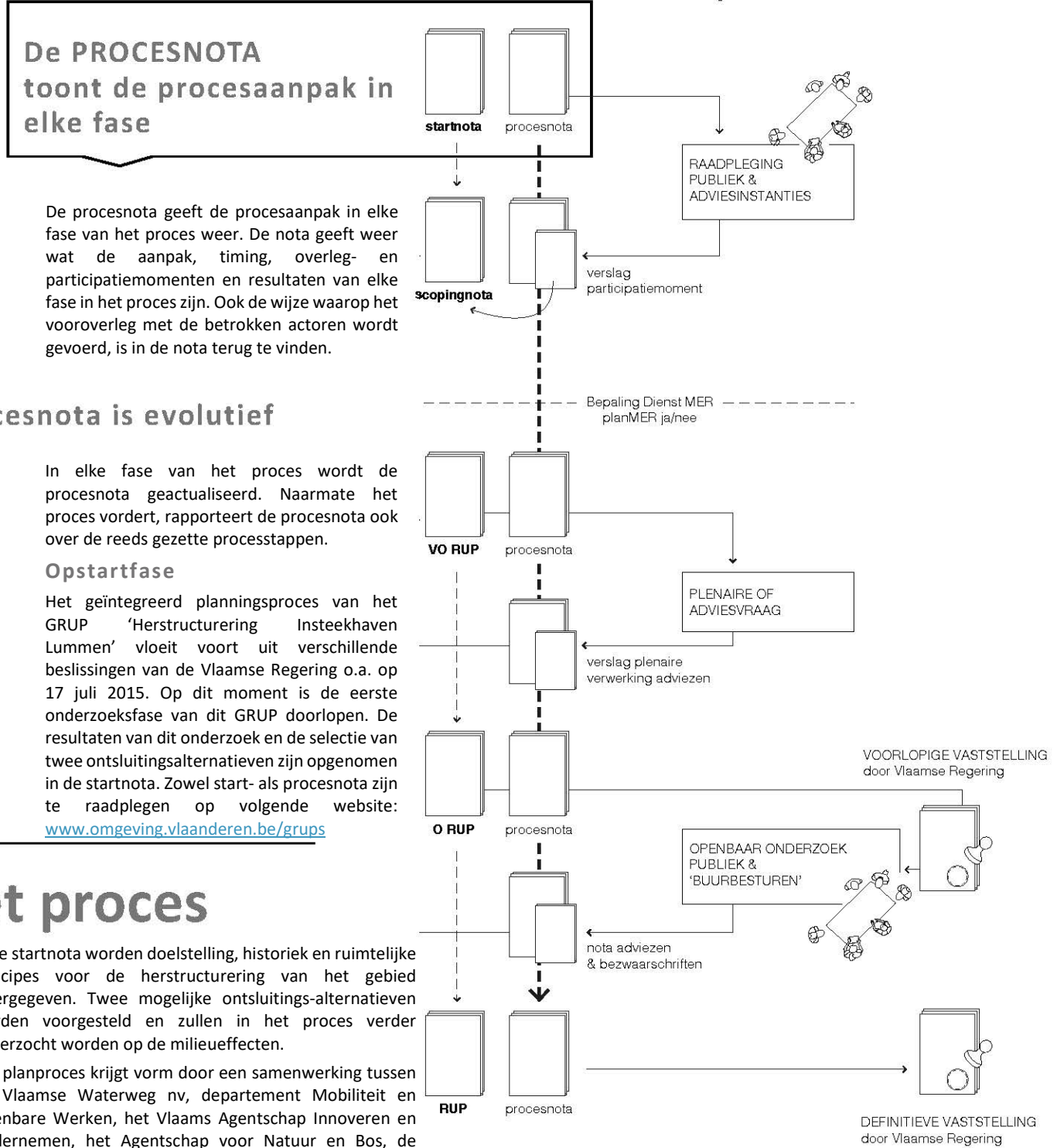
Er zal nieuwe ontsluitingsinfrastructuur worden aangelegd en via een aantal herbestemmingen worden bepaalde gebiedsdelen omgevormd tot industriegrond voor watergebonden bedrijvigheid terwijl andere delen worden herbestemd naar natuurgebied.

[Meer weten?](#) zie hoofdstuk 4. [Scoping](#)

Het plan

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. Twee alternatieven worden nu meegenomen in het proces om verder onderzocht te worden op hun effecten op de omgeving. De Vlaamse Waterweg nv was de initiatief nemende overheid in het voorafgaand onderzoekstraject. Het proces wordt gevoerd in overleg met alle betrokken bestuursniveaus. De realisatie van de herstructurering van het gebied vereist de opmaak van een gewestelijk RUP.

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?



De procesnota is evolutief

In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

Opstartfase

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP 'Herstructurering Insteekhaven Lummen' vloeit voort uit verschillende beslissingen van de Vlaamse Regering o.a. op 17 juli 2015. Op dit moment is de eerste onderzoeksfase van dit GRUP doorlopen. De resultaten van dit onderzoek en de selectie van twee ontsluitingsalternatieven zijn opgenomen in de startnota. Zowel start- als procesnota zijn te raadplegen op volgende website: www.omgeving.vlaanderen.be/grups

Het proces

In de startnota worden doelstelling, historiek en ruimtelijke principes voor de herstructurering van het gebied weergegeven. Twee mogelijke ontsluitings-alternatieven worden voorgesteld en zullen in het proces verder onderzocht worden op de milieueffecten.

Het planproces krijgt vorm door een samenwerking tussen De Vlaamse Waterweg nv, departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen, het Agentschap voor Natuur en Bos, de gemeente Lummen, de provincie Limburg en departement Omgeving.

Over de startnota en de ontsluitingsalternatieven wordt het publiek geraadpleegd.

1	Aanleiding en situering	8
1.1	Situering in het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA).....	8
1.2	Traject inzake het gebied “Insteekhaven Lummen” in uitvoering van het ENA	11
1.3	Relatie met beleidsplannen en onderzoeken.....	15
1.3.1	Ruimtelijke beleidsplannen	15
1.3.2	Relevante onderzoeken en projecten	18
2	Plandoelstelling en planvoornemen	22
2.1	Doelstelling.....	22
2.2	Planvoornemen	22
2.3	Alternatieven	24
2.3.1	Planalternatieven	24
2.3.2	Inrichtingsalternatieven	24
2.3.3	Ontsluitingsalternatieven	24
2.4	Reikwijdte en detailleringsgraad	28
3	Plangebied.....	30
3.1	Situering plangebied en bestaande feitelijke toestand.....	30
3.2	Bestaande juridische toestand	33
4	Scoping en aanzet m.e.r.-methodologie	38
4.1	Inleiding	38
4.1.1	Juridisch kader	38
4.1.2	Wat is een geïntegreerd milieuonderzoek?	38
4.2	Planingrepen.....	40
4.3	Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario’s	42
4.3.1	Referentiesituaties	42
4.3.2	Ontwikkelingsscenario’s	43
4.4	Studiegebied	43
4.5	Te verwachten effecten.....	44
4.6	Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen	53
4.7	Algemene methodologie MER.....	53
4.8	Waardeschaal en effectbeoordeling	54
4.9	Overige elementen plan-MER	55
5	Ruimtelijk Veiligheidsrapport.....	56
6	Bijlagen.....	57

Startnota

Dit document is de startnota voor het geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Herstructurering Insteekhaven Lummen' op het grondgebied van Lummen en Heusden-Zolder. De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP met een focus op de ontsluitingsalternatieven. Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's (startnota – scopingnota – voorontwerp RUP – ontwerp RUP – RUP) die elkaar opvolgen.

In deze startnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Informatie over het procesverloop en de procesaanpak zijn opgenomen in de procesnota die in deze fase samen met de startnota raadpleegbaar is.

Met de goedkeuring van de startnota en de bijhorende procesnota start de Vlaamse overheid het planproces voor de concrete uitwerking van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan formeel op. De startnota wordt nu voorgelegd aan de bevolking in een participatieronde.

Contact en info:

Departement Omgeving

www.omgevingvlaanderen.be

omgevingsplanning@vlaanderen.be

02 553 38 00

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel

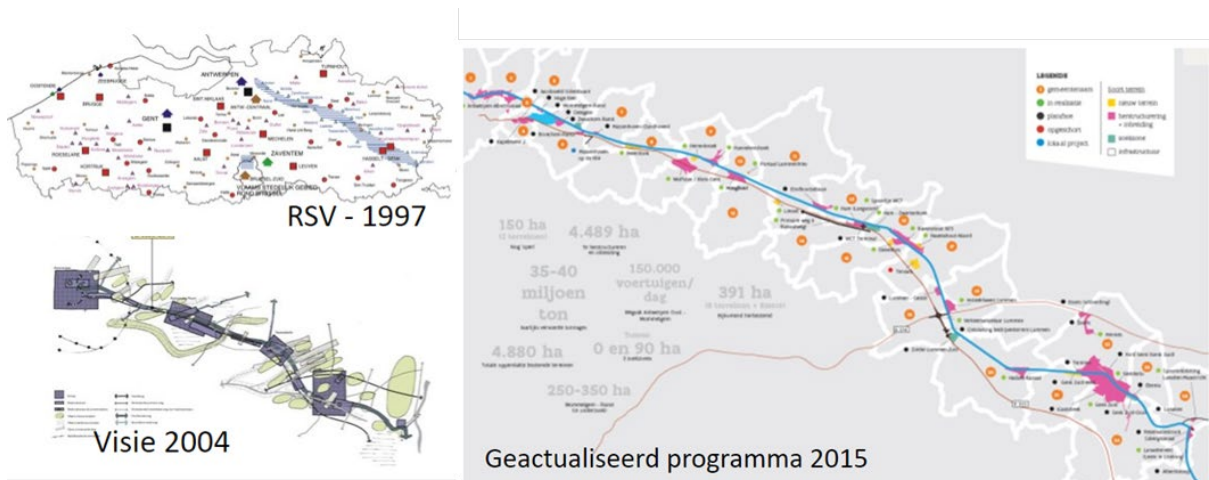
1 Aanleiding en situering

1.1 Situering in het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

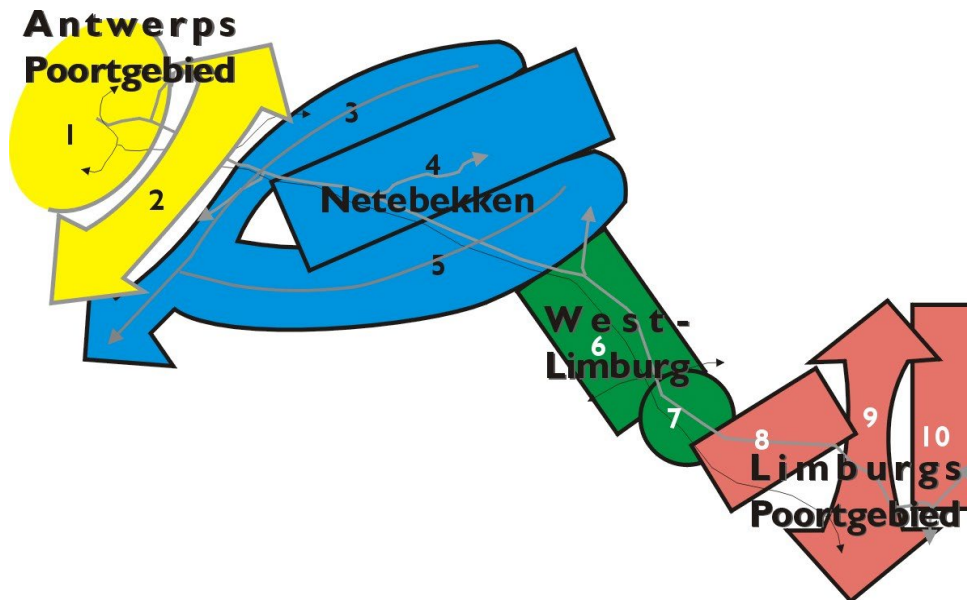
Waterwegen en binnenvaart zijn meer dan ooit de vervoersmodus waarop versterkt dient te worden ingezet in het belang van mobiliteit én klimaat. Het Vlaamse vervoersbeleid stelt dan ook ambitieuze modal split-streefcijfers voorop met een beduidende groei van het aandeel van de binnenvaart. Waar mogelijk 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.

Binnen dit ENA werd het gebied rond de insteekhaven in Lummen aangeduid als te herstructureren bestaand bedrijventerrein. Deze herstructurering houdt het ontwikkelen van bedrijfspercelen voor watergebonden bedrijvigheid in, en bijkomend (beperkte oppervlakte) het ontwikkelen van percelen voor gemengd regionale/lokale bedrijvigheid. Omwille van de huidige problematiek van een gebrekkige (verkeers)ontsluiting van dit en andere bedrijventerreinen in de ruimere regio, zal de herstructurering ook hier een antwoord op moeten bieden, samen met de optimalisatie van de fietsverbindingen en de inrichting van veilige en vlotte aansluit- en knooppunten tussen de netwerken van de verschillende vervoersmodi. Daarnaast wordt ook een belangrijke natuurdoelstelling voorop gesteld, met name het behoud en versterken van de verbindende functie van de Mangelbeekvallei.

De vraag naar bijkomende watergebonden terreinen wordt onderbouwd vanuit het ruimtelijk beleid (RSV en strategische visie BRV) en vanuit de besluitvorming met betrekking tot het ENA. In het RSV is een hoofdstuk opgenomen wat in een afzonderlijk proces concreet werd gemaakt, en ook in de strategische visie van het BRV komt het ENA specifiek aan bod:



Het Economisch Netwerk Albertkanaal wordt gevormd door een grote concentratie van economische activiteiten en is belangrijk voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Vlaanderen. In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd in september 2001 een planningsproces 'nadere uitwerking economisch netwerk Albertkanaal' opgestart, waarin een globale visie en ontwikkelingsperspectieven binnen het kader van netwerkvorming worden aangereikt. Het is de bedoeling om deze visie en ontwikkelingsperspectieven te realiseren door het opmaken van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. In functie hiervan werden plaats en rol aangeduid van nieuwe en bestaande bedrijventerreinen.



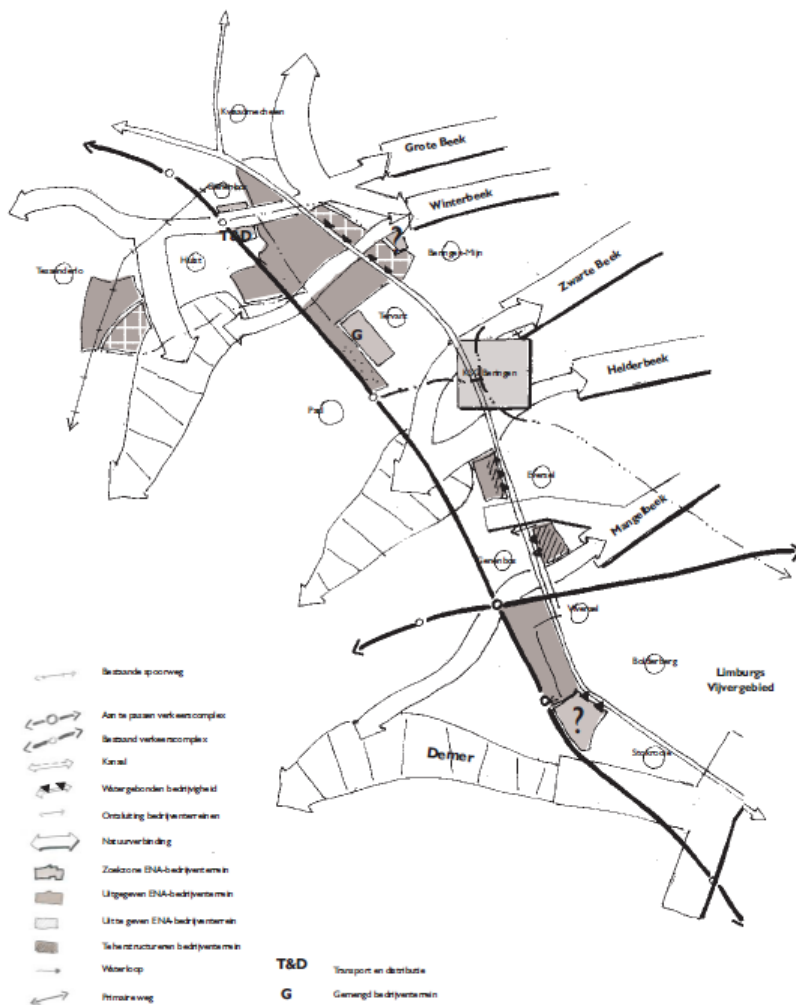
Aanduiding van de vier deelruimten binnen de globale hypothese gewenste ruimtelijke structuur Economisch Netwerk Albertkanaal

Het regionaal bedrijventerrein 'Insteekhaven Lummen' is een onderdeel van de gewenste ruimtelijk-economische structuur binnen de deelruimte 'West-Limburg' en is aangeduid als een te herstructureren bestaand bedrijventerrein. Concreet betekent dit de ontwikkeling van een gebied voor regionale watergebonden bedrijvigheid en het optimaliseren van reeds ingenomen delen van het terrein en van het gedeelte van het bedrijventerrein grenzend aan de insteekhaven.

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

Het resultaat van dit plannings- en overlegproces is samengevat in het eindrapport "*nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal*" (aug. 2003), dat bestaat uit twee delen (*te raadplegen op de website van de Vlaamse Overheid onder ruimtelijke ordening, planningsprocessen* (<https://ena.ruimtevlaanderen.be/>)). Een eerste deel bevat de analyse en de geïntegreerde visievorming, een tweede deel het advies van de stuurgroep aan de minister met een gebiedsgerichte benadering en een actieprogramma. Het bedrijventerrein 'Insteekhaven Lummen' is behandeld in de deelruimte 'West-Limburg'.

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



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

De Vlaamse Regering blijft verder inzetten op watergebonden bedrijvigheid. Momenteel worden de laatste percelen op de markt gezet, het aantal gegadigden bij de vermarkting is bijzonder groot. Vandaag wordt er intensief verder gewerkt om in de toekomst te kunnen beschikken over een eerstelijns aanbod van watergebonden bedrijventerreinen.

Tegelijk zijn er aanvullende beleidsdoelstellingen met het oog op een betere modal shift. Waterwegen en binnenvaart zijn immers meer dan ooit de vervoersmodus waarop versterkt moet worden ingezet, in het belang van mobiliteit en klimaat. Het Vlaamse vervoersbeleid stelt ambitieuze modal splitdoelen voorop met een beduidende groei van het aandeel van de binnenvaart. Waar het mogelijk is, worden watergebonden bedrijventerreinen gerealiseerd of het bestaande aanbod verbeterd en uitgerust met kaaimuren, waar de overslag van goederen in bulk, in containers of op paletten kan gebeuren.

1.2 Traject inzake het gebied “Insteekhaven Lummen” in uitvoering van het ENA

In de beslissing van de **Vlaamse Regering van 23 april 2004 over de nadere uitwerking van het ENA** werd het bedrijventerrein Insteekhaven Lummen (binnen de ENA-studie benoemd als ‘Kolenhaven Lummen’) aangeduid als een te herstructureren bestaand bedrijventerrein. De totale te ontwikkelen oppervlakte volgens het ENA bedraagt 70 ha. Naast het huidige industriegebied volgens het gewestplan (60,3 ha) en de insteekhaven zelf (4,4 ha) werd destijds een zoekzone (uitbreidingszone) ten noorden en noordoosten van het bestaande bedrijventerrein aangeduid (22,3 ha). In het zuiden van het gebied, ter hoogte van de Mangelbeekvallei, is anderzijds 17 ha van het bestaande industriegebied aangeduid om te schrappen ten behoeve van de bestemming natuur in de Mangelbeekvallei.

Verdere besluitvorming zoals de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 leidde tot het opstarten van diverse onderzoeken en studies. Zo is er een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (2007) opgemaakt voor het ENA, alsmede een globale plan-MER-studie (2008-2014).

De Vlaamse Waterweg nv onderzocht welke de mogelijkheden zouden zijn voor de ontwikkeling (én realisatie) van het gebied. Dit onderzoekstraject liep van 2008 tot 2012, waarbij DVW een aantal onderzoeksrapporten liet opmaken. Overzicht van de onderzoeksrapporten:

- Rapport 1: Fase 1 “Analysenota”, finaal op 14 september 2008
- Rapport 2: Fase 2 a en b “Ontwikkelingsvisie, scenario’s & afweging”, finaal op 12 juni 2008
- Rapport 3: “Inventarisatiefiche woningen Insteekhaven-Lummen”, finaal op 3 december 2007
- Rapport 4: “Milieuzonering volgens de VNG methode”, finaal op 1 september 2009
- Rapport 5: “Financiële benadering scenario 5, 6 en 7”, finaal op 3 september 2009
- Rapport 6: “Samenvatting van het onderzoek voor informatie aan de kabinetten”, finaal op 23 september 2009
- Rapport 7: “Eindrapport: Onderzoek naar de externe ontsluiting”, finaal september 2011
- Rapport 8: “Eindrapport: Structuurschets Insteekhaven-Lummen”, finaal september 2011
- Rapport 9: “Verzoek tot raadpleging”, finaal op 5 december 2012 ingediend voor goedkeuring op 7 mei 2013 en goedgekeurd door de cel MER op 10 juni 2013. MER-dossierdatabank Dossiercode SCRPL12252

Het onderzoekstraject leidde o.m. tot de structuurschets die – van alle onderzochte scenario’s – het best beantwoordt aan de doelstellingen en die nu nog steeds de basis vormt voor het programma en de inrichting van het plan, de zgn. synthesestructuurschets **scenario 6**:

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

Studie structuurschets – eindrapport (door Tritel), september 2011

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



Ontwikkelingsscenario 6



Inrichtingsplan bij weerhouden scenario 6

Onderzoek ontsluiting

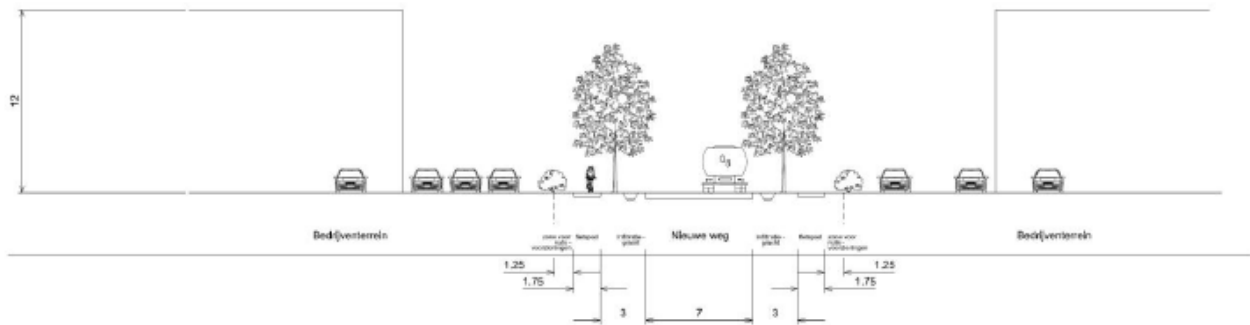
In het onderzoek werden vier ontsluitingsscenario's opgenomen en onderling vergeleken op basis van een groot aantal aspecten zoals o.a. technische uitvoering en haalbaarheid, impact op de omgeving (lucht en geluid), noodzakelijke grondverwervingen en kostprijs (zie eindrapport 'Onderzoek externe ontsluiting', Tritel, 2011).

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

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

Centrale groene ontsluitingsas

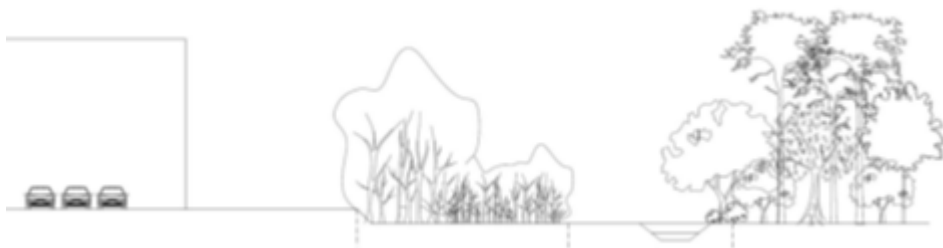
De centrale ontsluitingsas takt aan op de Kanaalweg/Genebosstraat in het noorden en aan de Industriestraat richting Viversel in het zuiden, vormt een structuurbepalend element en zal worden uitgebouwd als groene ader doorheen het bedrijventerrein (een ruime 2x1 rijweg met open grachten en laanbeplanting)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



Profielchets groene inrichting ontsluitingsweg met fietspaden, structuurschets, 2011

Waterbuffer

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



Profielchets inrichting afwateringsgracht, structuurschets, 2011

Groene buffer

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



Profielchets inrichting groenbuffer thv de vallei van de Mangelbeek, Structuurschets, 2011

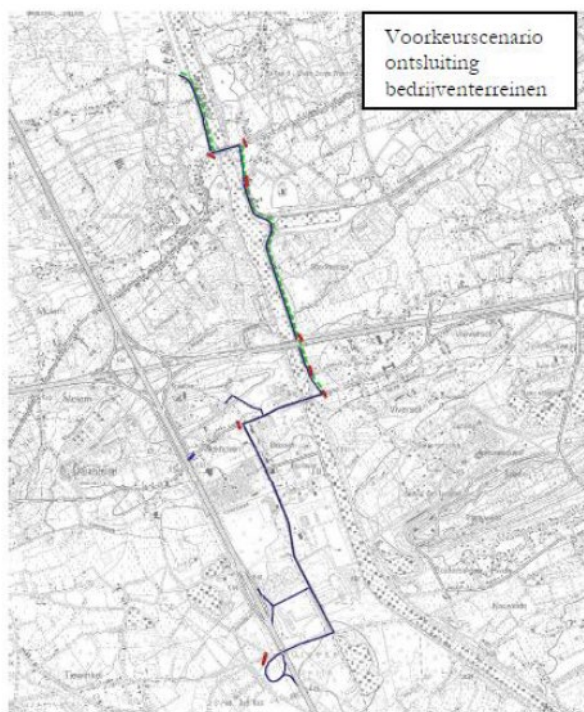
Fietsrouten netwerk – trage verbindingen

Samen met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg rondom de Insteekhaven, wordt bij voorkeur een vrij liggend tweerichtingsfietspad gerealiseerd dat zowel dienst kan doen voor functionele verplaatsingen als

voor het recreatieve fietsverkeer. Ten noorden van de Insteekhaven wordt de recreatieve fietser terug naar het Albertkanaal geleid via de Genenbosstraat, ten zuiden verloopt het fietspad verder langs de nieuw in te richten Industrieweg. Het fietspad, gelegen op de oude spoorweg, takt aan op de nieuwe ontsluitingsas en kent een vervolg langs deze hoofdwas naar het kanaal enerzijds en de Genebosstraat anderzijds.

Verdere concretisering en overleg in verband met milieu, de ontsluiting en de kosten/baten vonden plaats in 2012 met een **bevestiging van het voorkeursscenario**, afronden van de **MER-procedure** en opmaak van een **voorontwerp van gewestelijk RUP**. In de loop van 2014 volgde daarna een overlegronde met de verschillende actoren. De plenaire vergadering vond plaats op 18 december 2014.

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



Voorkeursscenario uit plan-MER 'herinrichting verkeerswisselaar Lummen' (alternatief 1)

In 2017 volgden de goedkeuring van het voorontwerp GRUP en de voorlopige vaststelling van het ontwerp van GRUP 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen' volgens ontsluitingsalternatief 1.

Het openbaar onderzoek leverde 143 bezwaarschriften op. Daarop volgde de beslissing van 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 (VR 2018 2704 DOC.0423/1).

Daarop startte De Vlaamse Waterweg nv in 2020 i.s.m. het departement Mobiliteit en Openbare Werken en het departement Omgeving een nieuw onderzoek naar ontsluiting, telkens met bepaalde kenmerken zoals prijszetting, relaties met de ruimere verkeerssituatie, fietsroutes, aanleg van bruggen, de relatie met de bebouwing, Mangelbeek,... (zie 1.3.3).

1.3 Relatie met beleidsplannen en onderzoeken

1.3.1 Ruimtelijke beleidsplannen

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) 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.

Conform het RSV kunnen regionale bedrijventerreinen enkel ontwikkeld worden in stedelijke gebieden, specifieke economische poorten en knooppunten en het economisch netwerk van het Albertkanaal. Voor elke provincie is er een ruimtebalans voor economische bedrijvigheid opgemaakt. Deze verdeelt de ruimte voor bedrijvigheid in economische knooppunten en andere gemeenten. Binnen het globaal pakket wordt een onderverdeling gemaakt in vier deelpakketten. Eén deelpakket hiervan (pakket 2) wordt toegekend aan de economische knooppunten van het ENA. Daardoor ontstaat er kwantitatief een ruime vork voor wat de theoretische taakstelling aan bijkomende bedrijventerreinen betreft. Binnen het proces voor de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal werd gekozen voor een benadering die zoekt naar ruimtelijke potenties op het terrein in plaats van naar een vooropgesteld aantal hectares bedrijventerreinen. Daarbij worden de economische subregio's ingebracht zodat ook in Limburg de ruimtelijke potenties van het Economisch Netwerk Albertkanaal onderzocht worden ondanks het kwantitatief surplus voor deze provincie.

De inhoudelijke elementen opgenomen in het voorstel 'nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal' vertalen de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor dit gebied concreet op het terrein en vormen aldus het inhoudelijk kader en basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Het bestaand bedrijventerrein rond de insteekhaven in Lummen maakt deel uit van het ENA. Het GRUP Insteekhaven zal worden opgemaakt in uitvoering van het RSV.

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

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

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. Het BRV vormt op dit ogenblik nog geen juridische basis bij de opmaak van een GRUP.

In de strategische visie wordt met betrekking tot het ENA volgende gesteld:

“Het Economisch Netwerk Albertkanaal ontwikkelt zich verder door de territoriale performantie van de bestaande bedrijventerreinen op te drijven en de multimodale troeven uit te spelen. Het netwerk geldt als belangrijk complement voor de inlandse ontwikkeling van logistieke activiteiten verbonden aan de havens. De ontwikkeling gebeurt door het opdrijven van de territoriale performantie en het uitspelen van de multimodale troeven.”

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (PRSL) en beleidsplan Ruimtepact 2040 Limburg

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (PRSL) werd op 12 februari 2003 bij ministerieel besluit goedgekeurd. Het PRS houdt rekening met het Vlaamse beleid en is een referentiekader voor de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Om in te spelen op nieuwe maatschappelijke uitdagingen werd het structuurplan geactualiseerd, met goedkeuring op 23 juli 2012. In het ruimtelijk structuurplan van de provincie Limburg wordt geen taakstelling voor het ENA vermeld, maar er wordt rekening gehouden met de subregionale economie.

De bedrijventerreinen ‘Zolder-Lummen’, ‘Gestel-Zuid’ en ‘Insteekhaven’ worden, in overeenstemming met de Vlaamse visie op het ENA omschreven als belangrijke bedrijventerreinen in een specifiek economisch knooppunt.

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

Ruimtepact 2040 (voorlopige vaststelling 14 december 2022)

Het "Ruimtepact 2040" is het nieuwe Beleidsplan Ruimte voor Limburg. Hiermee toont de provincie haar ambitie voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van Limburg richting 2040. Met het Ruimtepact 2040 reikt ze de hand aan alle actoren die mee de Limburgse ruimte vormgeven, om samen te blijven werken aan Limburg als sterke regio waar het goed is om te leven.

Op 14 december 2022 werd het “Ruimtepact 2040, ambitie voor Limburg” voorlopig vastgesteld door de provincieraad. Het ontwerp van het beleidsplan bestaat uit:

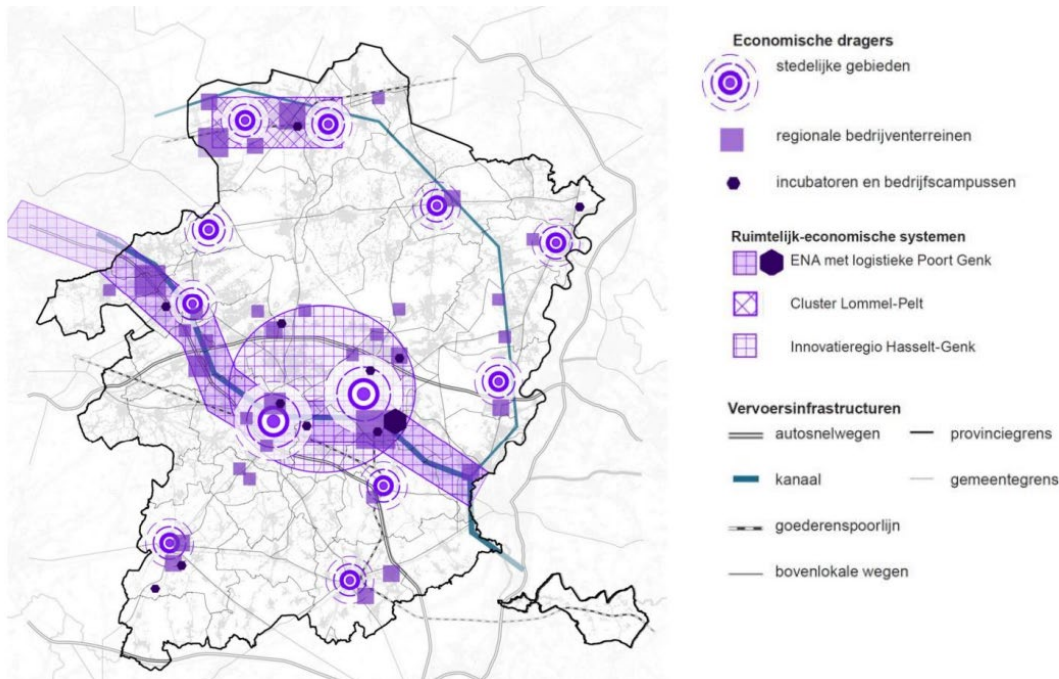
- Een strategische visie: deze schetst een toekomstperspectief voor Limburg in 2040 en bevat zeven strategische doelstellingen die de krachtlijnen en de richting uitzetten voor het ruimtelijk beleid.
- Drie beleidskaders voor thema’s die voor Limburg belangrijk zijn: wonen in stads- en dorpskernen, economische ruimte en open ruimteschakels. Ieder beleidskader diept een thema verder uit en bevat operationele doelstellingen en een set van acties om het ruimtelijk beleid waar te maken.

In het ontwerp Beleidsplan Ruimte Limburg, beleidskader economische ruimte, vinden we terug dat het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA), waarvan het bedrijventerrein aan de insteekhaven deel uit maakt, beschouwd wordt als een provinciale economische drager van Vlaams niveau, die deel uit maakt van grotere ruimtelijk-economische systemen. Het ENA doorkruist Limburg van Ham tot Lanaken als dragende industriële as.

RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE BEDRIJVIGHEID IN LIMBURG

In Limburg zijn een aantal ruimtelijk-economische systemen met een duidelijk bovenlokaal belang te herkennen. Dit zijn sterke concentratiezones van bedrijvigheid (o.a. op regionale bedrijventerreinen) en allerhande economische activiteiten, die een zekere ruimtelijke en functionele samenhang vertonen. De vervoersinfrastructuren spelen hierin een belangrijke rol (autosnelwegen, gewestwegen, kanalen, spoorlijnen, overslagpunten/terminals). Het zijn de infrastructurele dragers die zorgen voor de multimodale bereikbaarheid van de tewerkstellingsconcentraties. De ruimtelijk-economische systemen zijn zwaartepunten in de Limburgse economie. Ze vormen als het ware mee de ‘economische ruggengraat’ van Limburg. Deze ruggengraat is niet alleen een fundamentele drager van het huidige economisch weefsel, maar ook een basis om nieuwe ontwikkelingen aan op te hangen en strategische keuzes te maken.

De provinciale economische dragers en vooral de ruimtelijk-economische systemen zijn belangrijke aanknopingspunten voor de zoektocht naar ‘de juiste plaats’ om toekomstige bedrijvigheid in te planten. Ze komen in beeld als strategische locaties om een gepast ruimte-aanbod te creëren en economische groei te faciliteren door in te zetten op een strategische verdichting of een strategische uitbreiding.

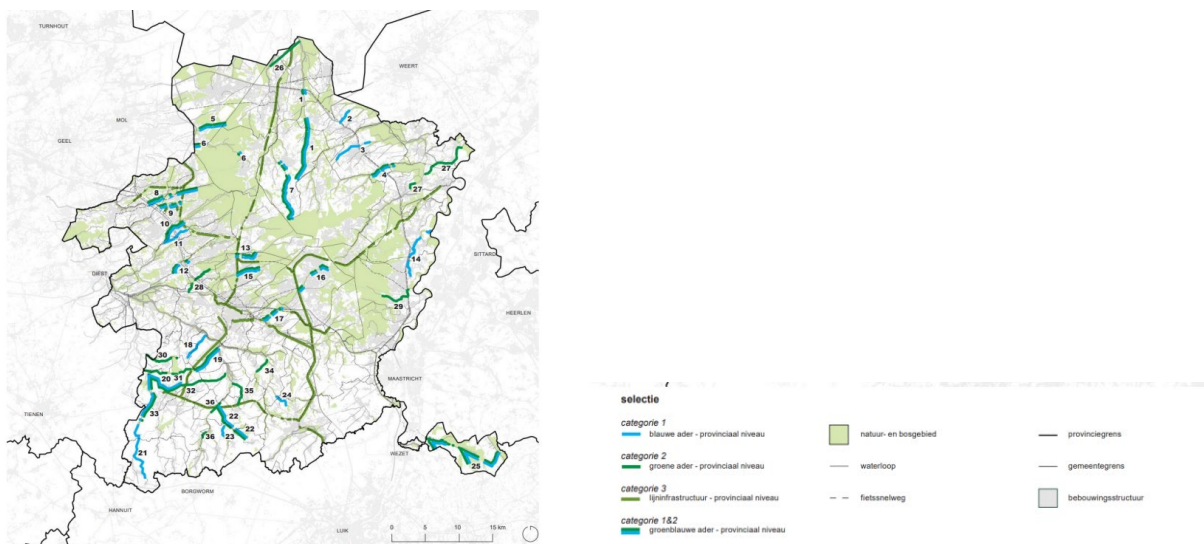


Economische dragers, uit Ruimtepact 2040, Provincie Limburg

OPENRUIMTESCHAKELS

De open ruimte is een systeem waarin alle onderdelen, in meer of mindere mate, belangrijk zijn voor het goed functioneren ervan. Een sterk samenhangend openruimtesysteem waarborgt de ecosystemendiensten die van cruciaal belang zijn voor de leefkwaliteit in Limburg. Goede verbindingen zijn essentieel voor die samenhang. Verdere versnippering en verharding hebben een negatieve en versturende invloed op het openruimtesysteem en moeten vermeden worden.

De provincie selecteert een aantal beekvalleien als provinciale blauwe ader, die al dan niet deels samenvallen met provinciale groene aders. De vallei van de Mangelbeek ter hoogte van de insteekhaven in Lummen is geselecteerd als provinciale groenblauwe ader (nr.12) met als doel: “Ontwikkelen van goede ecologische toestand en structuurherstel. De intacte beekvalleien zijn een kernkwaliteit binnen de landschapseenheid West-Limburgse beekvalleien.” Die ambitie stemt overeen met het planvoornemen voor het GRUP Insteekhaven Lummen.



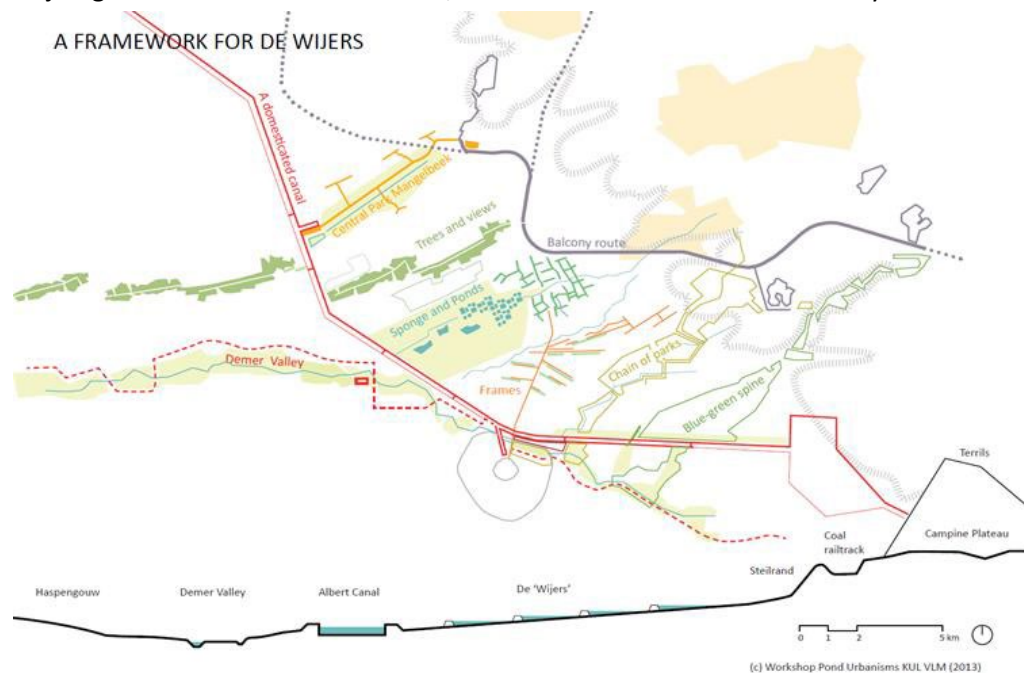
Provinciale groenblauwe aders: nr.12 Mangelbeek, uit Ruimtepact 2040, Provincie Limburg

1.3.2 Relevante onderzoeken en projecten

Bijlage 2 geeft een overzicht weer van het gevoerde onderzoek naar milieueffecten in het planproces (2014-2018).

Project De Wijers

De Wijers betreft een belangrijk vijvergebied geënt op een samenhangend bekenstelsel ten noorden van Hasselt/Genk. In uitvoering van het RSV werden twee subsidieperiodes toegekend voor het Strategisch Project “Diversiteit binnen De Wijers, samenwerken aan kwalitatieve open ruimte(verbindingen)”, aangevraagd door een uitgebreide coalitie van lokale partners die hun schouders zetten onder een gebiedswerking met als doel de opmaak van een uitvoerig uitvoeringsprogramma (150 acties), onder de coördinatie van VLM en RLLK. De Mangelbeek wordt beschouwd als een van de belangrijke voedingsaders voor het vijvergebied en een structurende, verbindende schakel in het watersysteem van het gebied.



'A framework for de Wijers', resultaten ontwerp onderzoek (OSA KULeuven, VLM, 2013)

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

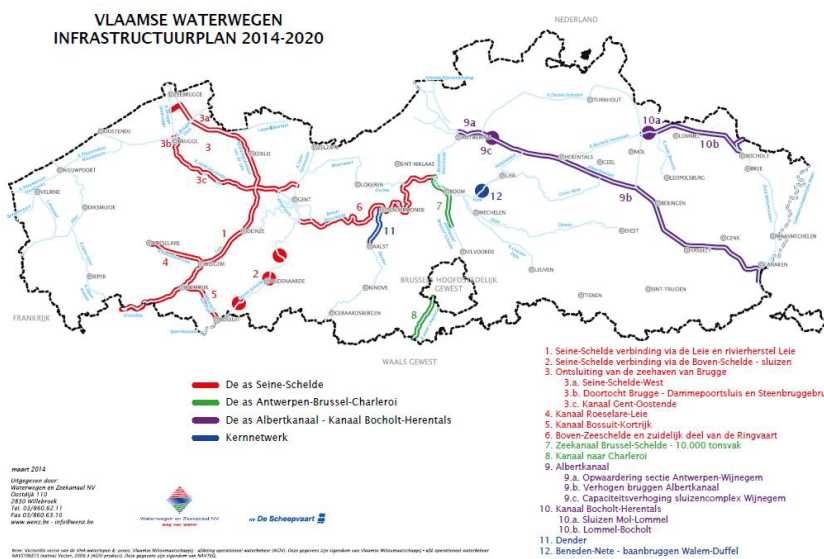
In dit masterplan wordt gesteld dat de sterke toename van het containervervoer op bepaalde verbindingen noodzaakt tot het verhogen van de doorvaarthoogte onder de bruggen om het varen met drie of meer containerlagen mogelijk te maken. Het realiseren van een volledige infrastructuur betekent dat de missing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

Het streefbeeld voor het Vlaamse waterwegennetwerk en binnenvaart dat de basis vormt voor het actieplan van het Masterplan, houdt rekening met en wordt bepaald door de voorspelde groei van het goederenvervoer via de binnenvaart, de doelstellingen van het Europese transportbeleid inzonderheid de richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, met name de streefdoelen (2030) en ambities (2050) van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het binnenvaartnetwerk moet slim, sterk en daardoor snel zijn. Het bereiken van het streefbeeld wordt vorm gegeven in vier actiepijlers: het realiseren van een bedrijfszekere

waterweginfrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik, het gericht uitbouwen van het waterwegennet, het stimuleren van het vervoer via de binnenvaart (innovatie) en waterwegen als ruggengraat van economische ontwikkeling. Het actieplan voor de Vlaamse waterwegen gaat uit van deze vier pijlers.

Het Albertkanaal is vanuit economisch oogpunt de belangrijkste waterweg van Vlaanderen. Het wegwerken van een aantal infrastructurele knelpunten op deze as zorgt voor de vereiste opwaardering om een voldoende capaciteit te kunnen garanderen in functie van de voorspelde groei van het containervervoer. Het vorige Masterplan Infrastructuur voor de Vlaamse waterwegen (opgesteld in 2009 opgesteld op initiatief van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) gaf reeds aan om in te zetten op de aanpassing van het Albertkanaal tot een klasse Vlb-waterweg, de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10m wat vierlagen-containervaart mogelijk maakt, de verhoging van de sluiscapaciteit op het Albertkanaal teneinde de doorstroming van de binnenvaart te kunnen garanderen en de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen. Een vier-lagen-containervaart biedt immers het voordeel van meer containers via de binnenvaart te kunnen vervoeren en maakt tevens het alternatief van de binnenvaart aantrekkelijker. De bruggen 'Westlaan', 'Genenbosstraat' werden aangeduid als te herbouwen en de brug van de E314 als te verhogen.

Het Masterplan omvat drie projecten: het opwaarderen van de sectie Antwerpen-Wijnegem tot klasse Vlb, het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10m en de uitbreiding van de capaciteit van het sluiscomplex van Wijnegem. De aanpassing en vervanging van de bruggen 'E314' en 'Westlaan' werd intussen uitgevoerd.



Overzichtskaart verdere uitbouw van het Vlaams waterwegennetwerk

Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) Limburg

Met de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 (9 juli 2021) wil de Vlaamse overheid dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie een maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier, én op maat van alle mensen en bedrijven.

Het decreet basisbereikbaarheid werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en trad op 22 juni 2019 in werking. Het uitgangspunt is een vraag gestuurd model voor het openbaar vervoer, in tegenstelling tot het vroeger gehanteerde concept van een aanbod van openbaar vervoer op wandelafstand. Het is de bedoeling om zoveel mogelijk mensen op een attractieve, snelle, comfortabele en duurzame manier te verplaatsen.

Mobiliteit is een thema dat de gemeentegrenzen overschrijdt. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen krijgen de gemeenten een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen en de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid. Vlaanderen telt 15 vervoerregio's, waarvan vervoerregio (VVR) Limburg de grootste is aangezien zij alle gemeenten van de provincie omvat.

Er lopen twee processen in de Vervoerregio Limburg:

- De aanpassing van het openbaar vervoersplan (OV-plan 2021): De Lijn heeft het netplan hertekend en werkt in de loop van 2023 fasegewijs aan de uitrol ervan.
- Opmaak Regionaal Mobiliteitsplan (RMP): betreft een lange termijn-visie (tijdshorizon 2030-doorkijk 2050) met als doel het realiseren van een mobiliteitsswitch te waarbij ingezet wordt op een betere afstemming van vraag en aanbod van het openbaar vervoer, op combimobiliteit met het inrichten van Hoppin-punten en het optimaliseren van een gelaagd vervoernet (trein/tram/bus – kernnet – aanvullend net – vervoer op maat).

De vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan, op maat van de VVR. De procedure voor de opmaak van het RMP bestaat uit een aantal fases: inventarisatie en onderzoek, strategische visie en operationele doelstellingen, opstellen uitvoeringsprogramma dat uiteindelijk leidt tot een actieplan. Tijdens deze procedure wordt er veel aandacht besteed aan het bouwen van een zo groot mogelijk draagvlak en betrokkenheid. Om die reden werd binnen het planproces een uitgebreid participatietraject opgezet. De overheid en de structurele partners (De Lijn, De Vlaamse Waterweg, de Werkvennootschap, de Provincie, de Limburgse steden en gemeenten) staan in voor het kader en de nodige investeringen om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken, maar enkel door voldoende betrokkenheid van middenveld en burgers kunnen dit doel gehaald worden.

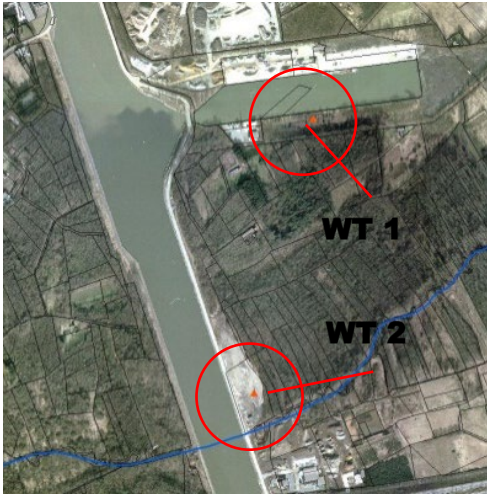
Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Het wordt door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. Het doelbereik en de uitvoering ervan wordt jaarlijks gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd. Op basis van deze tussentijdse evaluatie kan het plan geheel of gedeeltelijk herzien worden. Dit maakt een afstemming tussen RMP en het op te maken GRUP mogelijk, wat belangrijk is bij o.a. de aanpassing van de voorziene fietsnelweg F5 (Antwerpen-Hasselt) die doorheen het plangebied loopt. Deze fietsverbinding vormt een onderdeel van de inrichting van de nieuwe ontsluitingsweg (gescheiden dubbelrichtingsfietspad) met de mogelijkheid om aan te takken op de fietsverbinding via het oude kolenspoor (F752).

In het kader van de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan wordt een plan-MER opgemaakt krachtens het 'Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage'. Op het moment van de opmaak van deze startnota zijn het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan en het Ontwerp plan-MER afgerond. Het openbaar onderzoek loopt van 31 mei tot en met 29 juli 2023.

Intussen wordt ook een nieuwe wegcategory opgesteld, waarbij er wordt afgestapt van de boomstructuur uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en gewerkt met een netwerk van rasters. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer. Het wegennet bestaat dan uit drie lagen die verder worden ingedeeld in zes wegentypes: het hoofdwegennet met de Europese en Vlaamse hoofdwegen, het dragend wegennet met regionale en interlokale wegen en het lokaal wegennet met lokale ontsluitingswegen en lokale erftoegangswegen. Meer info : <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/duurzame-mobiliteit/vlaamse-mobiliteitsvisie-2040>

Onderzoek naar locaties voor windturbines

Voor wat het ENA betreft, is gesteld dat de opstelling van windturbines in één of meerdere lijnen gebeurt, parallel met de aanwezige grootschalige lijninfrastructuren: het Albertkanaal of de E313. Hiermee wordt ook het meest efficiënt omgesprongen met de bestaande ruimtelijke potenties (haaks op de overheersende windrichting). Opstellingen dwars op deze lijninfrastructuren worden vermeden. Om de lijnvormige opstelling duidelijk te maken, omvat elk project minstens 3 windturbines. Indien bepaalde te ontwikkelen gebieden op zich te klein zijn voor een lijnopstelling van drie turbines, dienen deze terreinen bekeken te worden in een groter geheel. Voor de grote nieuwe gebieden kan het inrichtingsconcept reeds rekening houden met de inplanting van windturbines indien dit vanuit de ruimtelijke context (randvoorwaarden op het terrein) mogelijk is.



In het projectgebied werd op 5 september 2012 een stedenbouwkundige vergunning verleend aan Limburg Win(d)t NV voor het plaatsen van twee windturbines (zie figuur). Deze turbines werden intussen geplaatst.

Luchtfoto met aanduiding van de windturbines

De inplanting van windturbines op deze eerder beperkt beschikbare oppervlakte is niet evident, maar ook niet op voorhand uit te sluiten. In dit plan zullen alternatieve vormen van energie(-productie) worden toegelaten.

2 Plandoelstelling en planvoornemen.

2.1 Doelstelling

Het voorgenomen plan omvat het gebied rond de Insteekhaven Lummen en daaraan grenzend de omgeving van de Mangelbeek, gelegen nabij de E313 en het Albertkanaal in de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder.

De plandoelstellingen van het plan zijn:

- 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 hoofdwegenet. 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 fietssnelwegen 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 gemengd 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.

2.2 Planvoornemen

Voor de ontwikkeling van de Insteekhaven Lummen wordt, wat betreft de inrichting, het eerder gekozen ontwikkelingsscenario 6 als vertrekpunt genomen. Ook de relevante delen van de ontsluitingsstudie uit 2011 die mee de basis vormden voor de bijkomende onderzoeksopdracht, en de resultaten van dit geactualiseerde onderzoek, worden meegenomen bij de opmaak van het GRUP. Er wordt rekening gehouden met de elementen uit beslist beleid en de uitvoering ervan (bv. de verhoging van de bruggen, het voorzien van

vrachtwagensluizen, mogelijke optimalisaties van de infrastructuurontwerpen,...). Zowel de ruimtelijke beleidscontext als de mobiliteitscontext werden geüpdatet. De keuze van het meest geschikte en haalbaar voorkeursalternatief voor de ontsluiting van het gebied zal een cruciaal onderdeel vormen in het planproces. Deze infrastructuur betekent zowel voor het industrieterrein rond de insteekhaven als voor het industrieterrein Gestel de nodige optimalisatie van de afwikkeling van het (vracht)verkeer naar het hogere wegennet en zal deze op een degelijke, efficiënte en meer verkeersveilige manier verbinden met de E313 en E314. Momenteel worden er twee ontsluitingsalternatieven (1 en 2A/B) in overweging genomen. Verder onderzoek van o.a. de verschillende milieueffecten, de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek door VLAIO en overleg zullen uitwijzen welk van deze alternatieven definitief als voorkeursscenario voor concrete uitwerking weerhouden wordt.

Het plan (GRUP) zal een aantal herbestemmingen doorvoeren in functie van het herstructureren van het gebied. Door kleinere gebiedsdelen agrarisch gebied en natuurgebied te herbestemmen naar industriegebied kan een compact industriegebied ontwikkeld worden, waar zowel de bestaande bedrijvigheid als bijkomende, nieuwe bedrijvigheid een plek vinden. De zone die rechtstreeks aansluit op het insteekdok, wordt geschikt gemaakt voor de vestiging van watergebonden bedrijvigheid. Om de noodzakelijke minimum diepte van deze bedrijfspercelen te kunnen garanderen, moet ten zuiden van het dok een klein gedeelte van het natuurgebied herbestemd worden naar industriegebied en zone voor weginfrastructuur (ontsluitingsweg met gescheiden fietsverbinding). Hiertoe zullen bepaalde perceelsdelen onttrokken worden aan de contour van het huidige reservaat. De procedure hiervoor loopt parallel aan het planproces.

In het vastgelegde ontwikkelingsscenario is het behoud van zowel de woningen aan de Industriestraat als de vestiging van waterskiclub voorzien. Deze laatste is mogelijk o.w.v veiligheidsredenen te verplaatsen naar een aangepaste locatie met vernieuwde infrastructuur in de onmiddellijke omgeving van de huidige locatie. De Vlaamse Waterweg nv zal bepalen of deze verplaatsing nodig is en ze technisch mogelijk maken.

Op de noord- en noordoostelijke rand van het industrieterrein zal een afscherpende buffer voorzien worden. De inrichting van deze permanente groenbuffer kan variëren naargelang dit nodig is voor de omliggende bebouwing, de bestaande woningen. Daar waar het industriegebied door de ontsluitingsweg wordt gescheiden van het natuurgebied (Mangelbeekvallei) wordt geen bijkomende groenbuffer voorzien, maar zal wel een afscherpend talud worden verwerkt. Er wordt aan de buitenzijde van de ontsluitingsweg, de 'buitenzijde' ten opzichte van het industriegebied, een gescheiden dubbelrichtingsfietspad aangelegd en aan weerszijden van de weg komt laanbeplanting. Aan onderlinge aansluitingen, het kruisen van fietsverbindingen met weginfrastructuur en de aantakkingen op bestaande verbindingen, zal er veel aandacht besteed worden aan het bepalen en mogelijk maken van de meest veilige uitvoering ervan. Daar waar nieuwe ontsluitingsinfrastructuur wordt voorzien, zal een herbestemming naar zone voor weg(- en fiets)infrastructuur gebeuren. De oppervlakte en exacte locatie van het tracé kan pas bepaald worden bij de keuze van het voorkeursscenario voor de ontsluiting uit de twee alternatieven.

De natuurwaarden van de Mangelbeekvallei worden versterkt door een gedeelte van het industriegebied aan het Albertkanaal te herbestemmen naar natuurgebied, beschouwd als Grote Eenheid Natuur (GEN). Op die manier krijgen de bestaande natuurbeheerplannen een planologische verankering. Daarnaast zal ook de eigendomstoestand en het grondgebruik verder op punt gesteld worden, in functie van het goed beheer en inrichting van het gebied naar de nieuwe bestemmingen.

In een later stadium van het planproces zullen in de stedenbouwkundige voorschriften eveneens principes met betrekking tot de landschappelijke integratie van o.a. de weginfrastructuur, het beperken van (geluids)hinder, enz. worden opgenomen om de realisatie ervan te garanderen.

2.3 Alternatieven

2.3.1 Planalternatieven

De doelstelling van dit plan is de herstructurering van het bestaand bedrijventerrein aan het insteekdok in Lummen. De ruimtelijke opties voor de inrichting en herstructurering van het plangebied volgen uit een traject binnen de projectwerking van het ENA. Dat traject is omschreven in hoofdstuk 1 van deze startnota.

In het doorlopen traject zijn planalternatieven overwogen. Er is voor het ENA een globale uitspraak gedaan over de te ontwikkelen bedrijventerreinen, te herstructureren bedrijventerreinen en over de globale gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het economisch netwerk in zijn geheel. Daarbij is veel aandacht gegaan naar de omgevingskwaliteit en de versterking van natuurwaarden en open ruimte. In dat onderzoek zijn de mogelijke planalternatieven dus grondig afgewogen. De keuze voor de ontwikkeling en herstructurering van insteekhaven Lummen is een onderdeel van die globale visie.

Er zijn dus geen planalternatieven meer te overwegen of te onderzoeken binnen dit planproces.

2.3.2 Inrichtingsalternatieven

De ruimtelijke opties voor de inrichting en herstructurering van het plangebied werden in het voorafgaande besluitvormingsproces onderzocht, waarbij de alternatieven voor inrichting werden vergeleken. Voor de inrichting van het gebied heeft dit geleid tot scenario 6.

Er worden dus geen inrichtingsalternatieven meer overwogen of onderzocht binnen dit planproces.

2.3.3 Ontsluitingsalternatieven

De ontsluitingsmogelijkheden werden reeds onderzocht in het voorafgaande proces zoals omschreven in hoofdstuk 1 van de startnota.

In 2022 werd door de Vlaamse Waterweg nv (coördinator), het departement Mobiliteit en Openbare Werken Agentschap Innoveren en Ondernemen en het departement Omgeving een studie uitgevoerd, ter actualisatie en verdieping van het eerder gevoerde onderzoek. Deze studie werd opgemaakt door het studiebureau Arcadis en werd opgevolgd door een stuurgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de vermelde Vlaamse kernactoren, het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen, de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder, provincie Limburg en POM-Limburg (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg).

Het onderzoek naar de externe ontsluiting 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 uit het openbaar onderzoek van 2017 ingebracht werden.

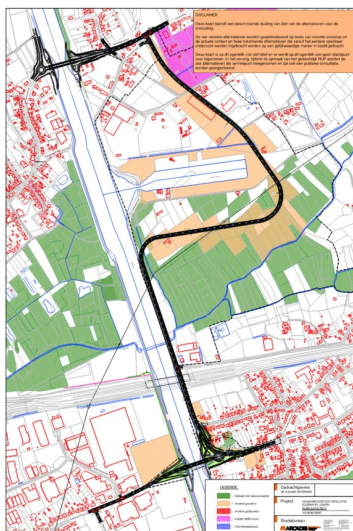
De studie werd opgevolgd door een stuurgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken kernactoren, waaronder de beide gemeenten Lummen en Heusden-Zolder, de provincie Limburg en POM-Limburg (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg). De twee betrokken gemeentebesturen werd daarbij de 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 op een gelijke manier beschreven en geïllustreerd via gedetailleerde kaarten aan de hand van 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,... Ze werden in een beschrijvend kader (tabel) geplaatst volgens ruimtelijk-economische, technische, financiële en mobiliteitsaspecten. De alternatieven werden vervolgens afgewogen en getoetst aan de plandoelstellingen die beoogd worden met de herstructurering en

ontwikkeling van het gebied, en de bijhorende randvoorwaarden en aan te houden principes die hierbij gevolgd worden.

Het onderzoek over de ontsluiting (Actualisatie Onderzoek externe ontsluiting, Arcadis, 6 juli 2022) is opgenomen als bijlage 1 bij de startnota.

Overzicht van de onderzochte alternatieven (2022):



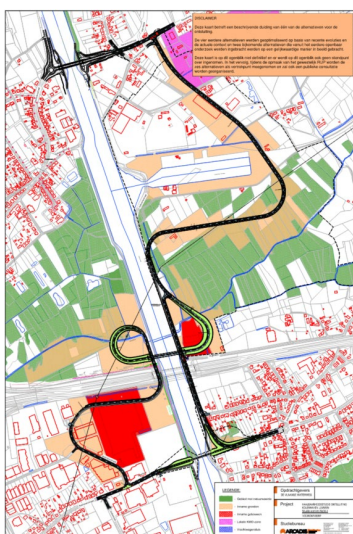
Alternatief 1



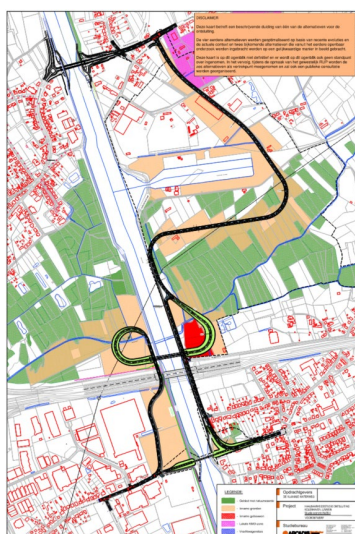
Alternatief 2A



Alternatief 2B



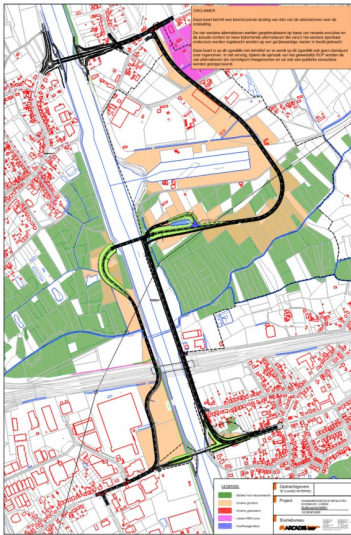
Alternatief 3A



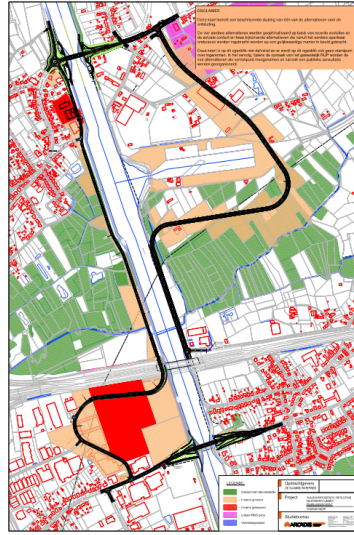
Alternatief 3B



Alternatief 4A



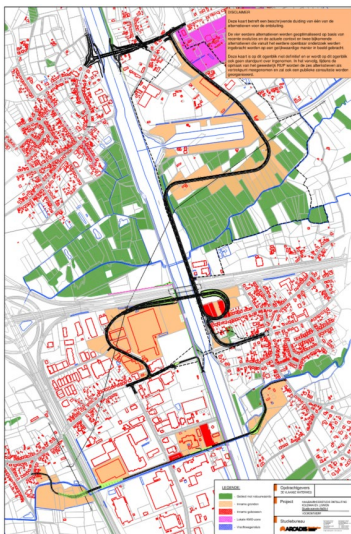
Alternatief 4B



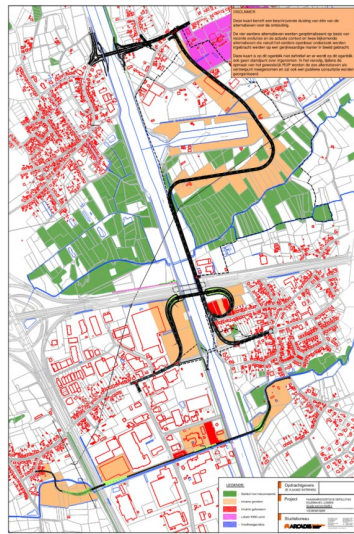
Alternatief 5A



Alternatief 5B



Alternatief 6A



Alternatief 6B

Gelijklopend met het onderzoek naar de ontsluitingsalternatieven heeft De Vlaamse Waterweg nv de realisatie van het Masterplan voor de binnenvaart met het verhogen en vervangen van de bruggen over het Albertkanaal verdergezet. In de loop van 2022 zijn de geplande werken uitgevoerd aan enkele bruggen in de omgeving van de Insteekhaven Lummen. Na de werken aan de bruggen Genebos en de E313 is intussen de nieuwe brug aan de Westlaan een feit.

Brug Westlaan (uitgevoerd)

Brug Genebosstraat (uitgevoerd)



Ontwerpplannen brug Westlaan en brug Genebosstraat, De Vlaamse Waterweg nv, 2022

Dit heeft de facto een belangrijke impact op een aantal alternatieven (2A/B, 3A/B, 4A/B en 6A/B), aangezien deze niet overeenstemmen met het Masterplan en daardoor niet meer op redelijke wijze realiseerbaar zijn.

Afweging van de alternatieven, scoping en conclusie:

Alternatief 1 staat voor het maximaal gebruik en optimaliseren van bestaande wegenis aan de oostelijke zijde van het kanaal. Dit leidt tot een lage kostprijsraming en korte uitvoeringstermijn, alsook maximaal behoud van de Mangelbeekvallei en minimale impact op de bestaande en nieuwe bedrijfsterreinen. Verder naar het oosten en noorden van het plangebied betreft dit nieuwe wegenis met gescheiden dubbelrichting fietspad en laanbeplanting. De impact op de woonkern Viversel en omgeving wordt beperkt gehouden door een efficiënt ruimtegebruik en verschillende knips en sluzen voor zwaar vrachtverkeer op de bestaande wegen van en naar Viversel. Het alternatief past binnen het Masterplan met de aangepaste bruggen. Alternatief 1 wordt weerhouden om meegenomen te worden in het verder proces.

Noot: Het betreft het ontsluitingsalternatief 1 dat eveneens opgenomen was in het (stopgezette) planproces 2015-2017.

Alternatief 2 betekent de aanleg van aanzienlijk veel nieuwe weg- en vooral bruginfrastructuur, met de inname en onteigening van bedrijfsgronden (o.a. de Dossche-site) en een aantal woningen, én de inname van natuurgebied. De negatieve impact op kostbare bedrijfsgrond en natuurgebied, met daar aan gekoppelde hoge kostenrekening, levert t.o.v. alle andere alternatieven geen voordeel op. Het alternatief is niet in overeenstemming met het Masterplan met de aangepaste bruggen. De argumenten tegen dit alternatief zijn zodanig doorslaggevend dat het niet wordt weerhouden.

Alternatief 3 betekent de aanleg van aanzienlijk veel nieuwe weg- en vooral bruginfrastructuur, met heel wat inname en onteigening van bedrijfsgronden (o.a. de Dossche-site), de onteigening en afbraak van een bestaand bedrijf en een aantal woningen. Het alternatief grijpt ook zwaar in op de open ruimte van de Mangelbeekvallei met ontbossing zowel ten noordoosten als ten noordwesten van de kruising E314 met het Albertkanaal. Ook alternatief 3 levert t.o.v. alle andere alternatieven geen voordeel op. Het alternatief is niet in overeenstemming met het Masterplan met de aangepaste bruggen. De argumenten tegen dit alternatief zijn zodanig doorslaggevend dat het niet wordt weerhouden.

Alternatief 4 heeft een impact op bestaande bedrijven en bedrijfsterreinen en op de beschikbare watergebonden percelen aan de insteekhaven. Er is ook inname met onteigening in woongebied, én een aanzienlijke inname van waardevol natuurgebied. De net uitgevoerde brug over de Westlaan moet aangepast worden naar fietsbrug en een bijkomende brug over het kanaal t.h.v. de Mangelbeekvallei is noodzakelijk (hoge investeringskosten). Dit alternatief zal niet verder worden meegenomen in het verder proces.

Alternatief 5 stelt een bijkomende weginfrastructuur op de westelijke kanaaloever voor, waar zich ook een reservatiestrook van 20 meter en pijpleidingen bevinden waardoor de weginfrastructuur meer westwaarts, in bebost natuurgebied, ingeplant moet worden. Er is een impact door de inname en onteigening van bedrijfsgronden. Het voordeel is dat het bestaande bedrijventerrein Lummen-Gestel rechtstreeks ontsloten wordt naar het hoofdwegennet en de kern en schoolomgeving Genenbosstraat (Lummen) ontlast wordt. Op de oostelijke oever wordt cfr. alternatief 1 deels nieuwe, deels optimalisatie van bestaande weg- en fietsinfrastructuur voorzien, met het verschil dat de ontsluitingsweg niet aantakt op de Westlaan, maar eindigt bij het bestaand bedrijf aan de Jeugdlaan. Hierdoor is er geen impact op de woonkern Viversel. Alternatief 5 is in overeenstemming met het Masterplan met de aangepaste bruggen. Dit alternatief werd nog niet onderworpen aan een milieueffecten-onderzoek. Er wordt de voorkeur gegeven aan variant 5A boven variant 5B omdat bij deze laatste versie het Dossche-terrein té zwaar geïmpacteerd wordt. Variant 5B wordt niet weerhouden. Variant 5A wordt meegenomen in het verdere proces.

Alternatief 6 heeft minder impact op het natuurgebied van de Mangelbeekvallei dan alternatieven 3, 4 en 5 maar staat voor een zéér hoog investeringsbedrag (bijkomende bruggen, onteigeningen), een grote

omrijfactor auto, impact op fietsverbindingen en veiligheid ervan, en een grote impact door inname en onteigening van woon- en bedrijfspercelen met daarbij verlies aan industriegronden. In dit alternatief is er geen brug meer op de Westlaan. Dit is niet in overeenstemming met de realisatie van het Masterplan met de aangepaste bruggen. Dit alternatief wordt niet meer meegenomen in het planningsproces.

De synthese en een grondige, gemotiveerde afweging van de alternatieven om tot een selectie van realistische, haalbare alternatieven te komen, werden in het Dagelijks Bestuur ENA van 1 december 2022 besproken, na ook de lokale besturen geraadpleegd te hebben.

Alternatieven 1 en 5A (voortaan alternatief 2A genoemd) worden weerhouden in het voorliggend planningsproces.

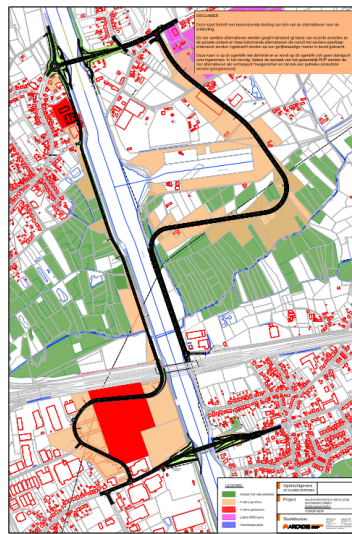
Bij de herneming van het planproces kwam aansluitend vanuit het haalbaarheidsonderzoek door VLAIO bij alternatief 5 een bijkomende variant naar voor. Hierbij zal de ontsluitingsweg via industriegebied Zolder-Lummen niet afbuigen ten zuiden van de autosnelweg E314 maar via een koker een onderdoorsteek maken om het tracé ten noorden van de autosnelweg verder te zetten, zo goed als mogelijk gebundeld met autosnelweg en Albertkanaal (rekening houdend met de minimale bochtstraal voor vrachtverkeer).

Besluit:

Alternatief 1 en alternatief 2 (met de varianten A en B) worden verder meegenomen in het planningsproces. De selectie van een voorkeurscenario kan pas volgen na een grondig onderzoek van de milieueffecten voor beide alternatieven en als de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek bekend zijn.



Alternatief 1



Alternatief 2, variant A



Alternatief 2, variant B (indicatief)

Ontsluitingsalternatieven

2.4 Reikwijdte en detailleringgraad

Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal alle bestemmingen en aanduidingen opnemen, die nodig zijn om het gebied in de gewenste richting te laten ontwikkelen. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften voor gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, waaraan zo nodig gebiedsspecifiek elementen worden toegevoegd.

Gedetailleerde inrichtingsplannen of verkavelingsplannen maken geen deel uit van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het detailniveau is wel zo groot dat voor ieder perceel duidelijk wordt welk ruimtegebruik toegelaten is.

Naast het ruimtelijk uitvoeringsplan worden ook andere instrumenten en middelen ingezet om de doelstelling van het plan te realiseren. Voorbeelden hiervan zijn:

- Haalbaarheidsonderzoek voor wat betreft de economische ontwikkeling van het gebied. Voor de realisatie zal er parallel aan het planproces voortdurend worden afgestemd met een lopend haalbaarheidsonderzoek van het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen en de Vlaamse Waterweg

- Voor het bewaren, vrijwaren en versterken van de Mangelbeekvallei zijn er verschillende specifieke initiatieven van het Agentschap Natuur en Bos nodig:
 - 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 waarbij de concrete inrichting en het beheer van de Mangelbeekvallei worden geregeld;
 - Voeren van een procedure voor het aanpassen, zowel het plaatselijk opheffen als verruimen, van het reservaat 'Melisbroek-Vieversel' en regelen van het statuut van het reservaatgebied voor de percelen of perceelsdelen die aan het reservaat worden onttrokken.

- Indien de weginfrastructuur wordt ingericht volgens ontsluitingsalternatief 2A/B zijn er mogelijk initiatieven van het Agentschap Natuur en Bos nodig:
 - Voeren van een procedure voor het aanpassen van het erkend Natuurreservaat 'Genebos' en regelen van het statuut van het reservaatgebied voor de percelen of perceelsdelen die aan het reservaat worden onttrokken.

- Een onteigeningsplan: op basis hiervan kunnen gronden die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van een bestemming in het algemeen belang worden onteigend.

3 Plangebied

3.1 Situering plangebied en bestaande feitelijke toestand

De situering van het plangebied en de bestaande feitelijke toestand is weergegeven op de volgende toelichtende kaarten die opgenomen zijn in bijlage 3 bij de startnota:

Kaart 0: Situering plangebied

Kaart 1: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen

Het voorgenomen plan is gelegen op het grondgebied van Lummen en Heusden-Zolder. De grens tussen beide gemeenten wordt gevormd door de Mangelbeek, die door het gebied loopt. Het grootste deel van het gebied is gelegen in de gemeente Lummen ten oosten van het Albertkanaal. De begrenzing in het noorden en noordoosten volgt de grens zoals bepaald in de inrichtingsschets van het gekozen inrichtingsscenario (zie verder), in het zuiden vormen de E314 en Jeugdlaan de grens en het gebied eindigt aan het Albertkanaal in het westen. De oost-zuidoostelijke grens valt gedeeltelijk samen met de gemeentegrens en het natuurgebied volgens het gewestplan en in het zuiden met het industriegebied volgens het gewestplan. Het plangebied is ongeveer 120 ha groot.

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



*Aanduiding 4 deelgebieden
(oorspronkelijk onderzoeksgebied)*

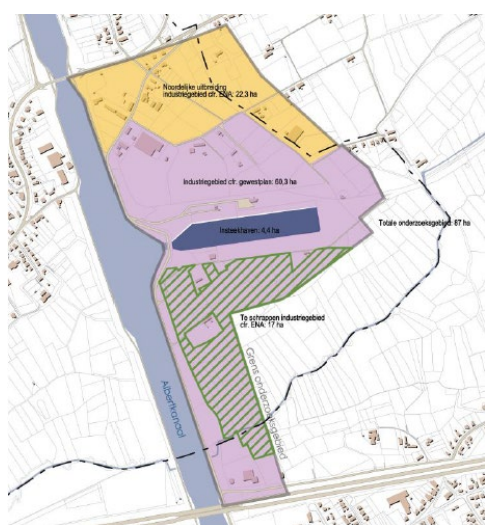
- 1. Het noordoostelijk deelgebied** straalt een erg landelijk karakter uit met weilanden, bosjes en verspreid liggende bebouwing. Een cluster van woningen in open bebouwing bevindt zich aan de kruising van de Industriestraat, Havenstraat en Genenbosstraat. De bebouwing in dit deelgebied is, op een manege na, overwegend kleinschalig. De deelruimte bestaat uit een grote onbebouwde ruimte. Weilanden worden afgewisseld met bosjes op kleine kavels. De met vegetatie afgezoomde weilanden versterken het beeld van de kleine kavels. De straten die deze deelruimte ontsluiten zijn smal en soms zelfs onverhard, hetgeen de landelijkheid nog accentueert.

2. De insteekhaven en de noordelijk gelegen terreinen ervan vormen een **tweede halfopen gebied**. Dit gebied wordt gekenmerkt door grootschalige bebouwing en infrastructuur in functie van economische **bedrijvigheid**. Naast de vaste installaties is de zandopslag beeldbepalend in deze zone.

3. **Het derde deelgebied** heeft een hoofdzakelijk natuurlijk voorkomen. Het wordt gevormd door het noordelijk valleigebied van de **Mangelbeek** die meandert door deze deelruimte. Het is een sterk bebost gebied met vooral middeloud loofhout. De percelen zijn lang en smal en gericht naar de beek. Deze parcelering is een restant van de indeling in functie van de waterhuishouding van het vroegere landbouwgebruik. De aanwezige beplanting op de enkele weilanden zijn kenmerkend voor natte gebieden. In deze deelruimte liggen ook enkele woningen. Bij de definitieve gebiedsafbakening werd het zuidelijk gedeelte van het waardevolle valleigebied met de Mangelbeek mee opgenomen, deels volgens gemeentegrens, deels volgens de zonegrens van het gewestplan.

4. De meest zuidelijk gelegen zone vormt een **vierde deelgebied** in het onderzoeksgebied. Deze zone is volledig ingericht in functie van **bedrijvigheid** met klein- en middelgrootschalige bebouwing en opslag.

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



Onderzoeksgebied ENA

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

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

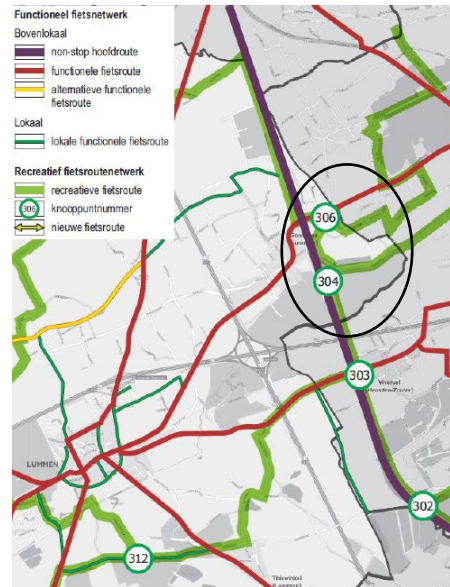
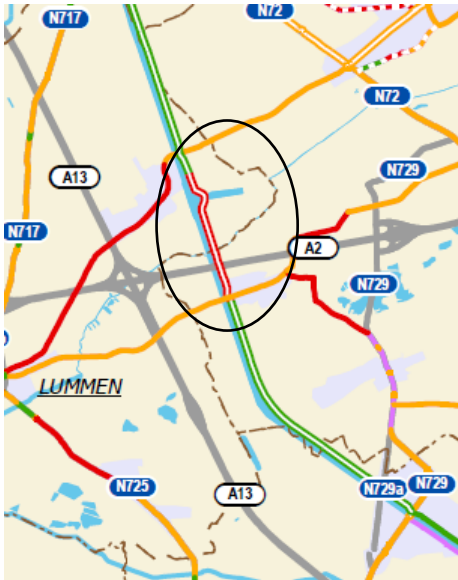
Het onderzoeksgebied kent ook een recreatief gebruik met enerzijds de hoog dynamische recreatieve voorziening langs het Albertkanaal in het noorden van het onderzoeksgebied en anderzijds het recreatieve medegebruik van de open ruimte door fietsers en wandelaars.

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

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

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

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



Fragment kaart 'Toeristisch Fietsroutenetwerk', Provincie Limburg

'Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Limburg'

Aanwezigheid van leidingen

In het plangebied is een leidingstraat (ondergrondse gasleiding) aanwezig, het tracé is aangeduid op het gewestplan. Deze leidingstraat loopt ten noorden van en parallel aan de E314/A2 tot aan het Albertkanaal waar een gasdrukstation gesitueerd is, buigt ten westen van het Albertkanaal in zuidelijke richting via een doorsteek af naar de reservatiestrook langs het kanaal. Ter hoogte van de brug van de Westlaan wordt deze, via bevestiging aan de onderzijde van de brug, omgeleid naar de oostzijde van het kanaal. Met deze bestaande infrastructuur dient rekening gehouden te worden bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

3.2 Bestaande juridische toestand

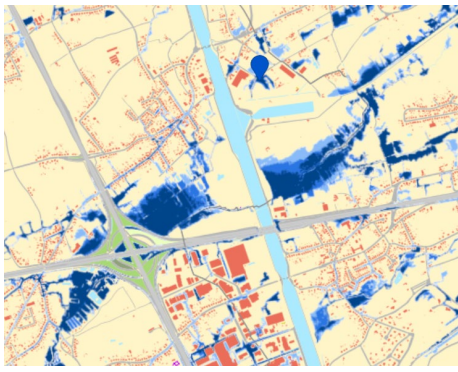
In onderstaande tabel wordt de juridische toestand voor de locatiealternatieven beknopt beschreven. De bestaande juridische toestand wordt grafisch weergegeven op de hieronder vermelde kaarten in bijlage 3:

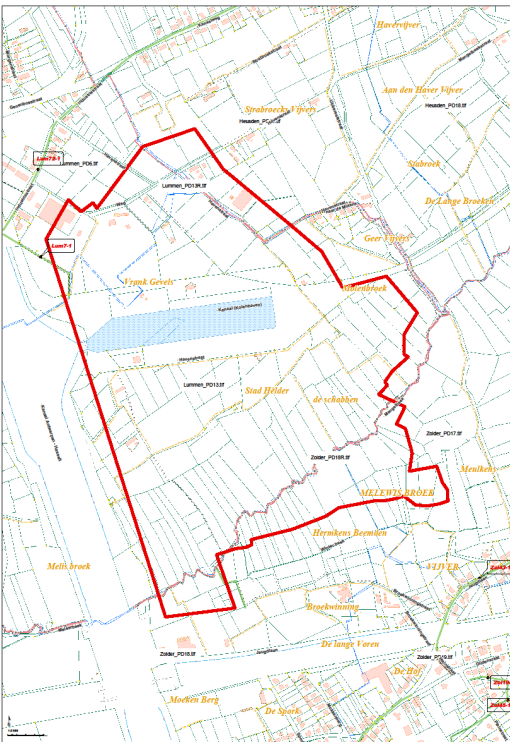
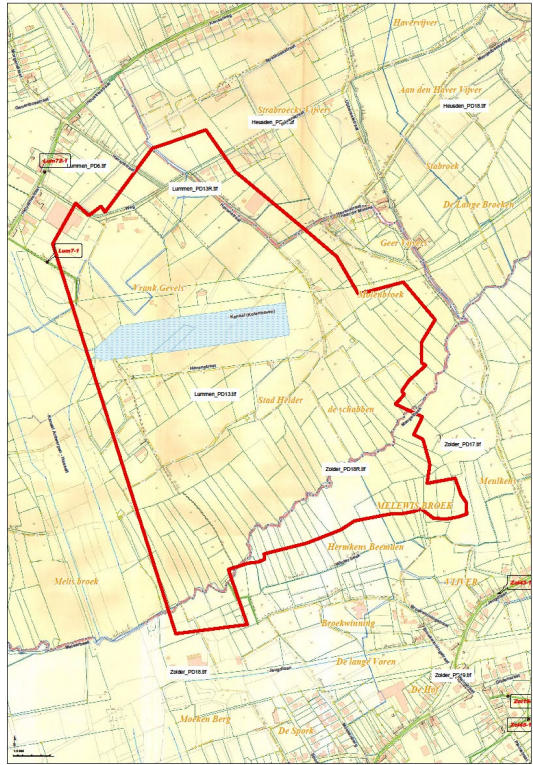
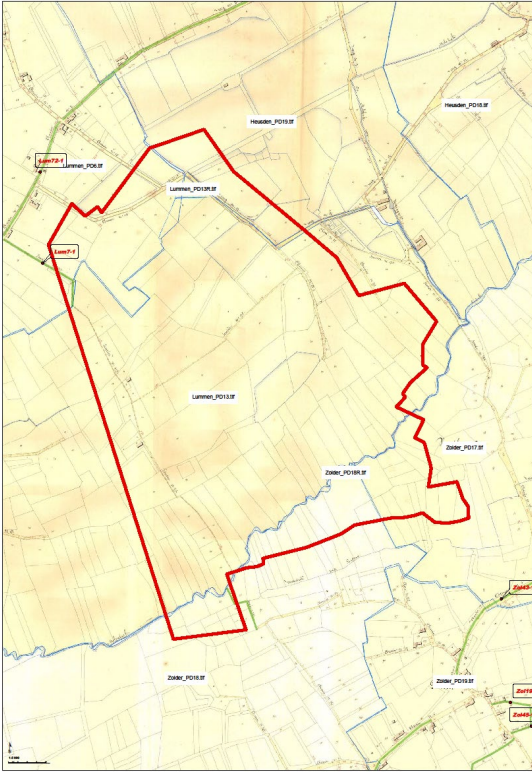
Kaart 2 Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

Kaart 3 Bestaande juridische toestand: andere plannen

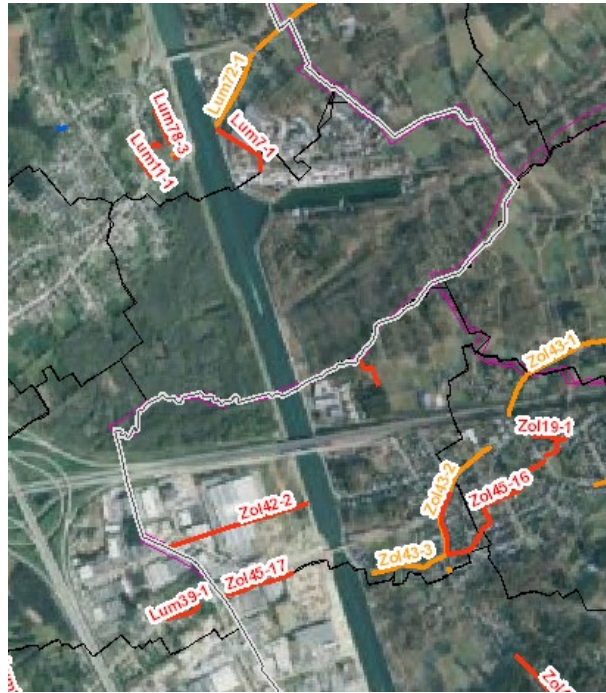
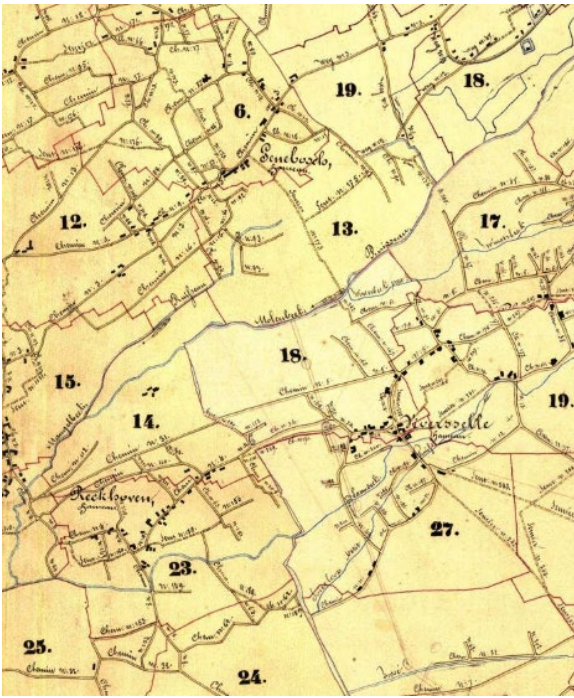
Tabel 3-1: Juridische toestand plangebied

Plan	Naam
Gewestplan en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Hasselt-Genk KB 3 april 1979 en wijziging van 6 oktober 2000 BVR. Het plangebied is gelegen in de bestemmingen agrarisch gebied, industriegebied, gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's, natuurgebied, woongebied, gebied voor dagrecreatie, bosgebied, groengebied, bestaande waterweg en reservatiestrook.
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Verkevelingsvergunningen	Geen

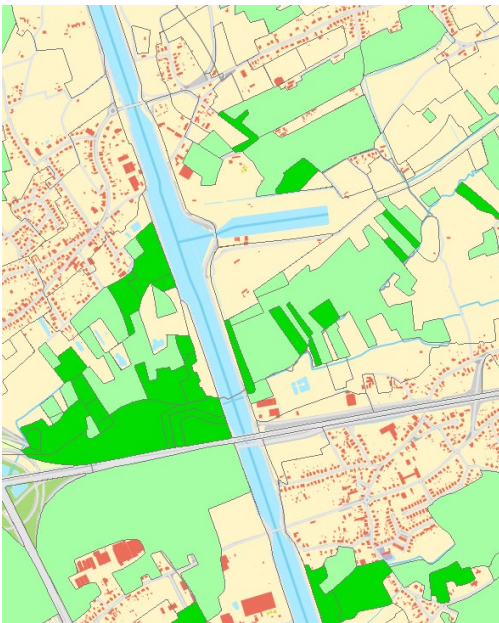
Plan	Naam
Ankerplaats of vastgesteld landschappelijk erfgoed	Geen
Beschermde monumenten of beschermde stads- of dorpsgezichten of beschermde landschappen of beschermde archeologische site	Geen
Beschermde duingebieden of voor landbouw belangrijke duingebieden	Geen
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) of habitatrictlijngebieden (SBZ-H)	Geen
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) of gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	Geen
Vlaamse of erkende natuureservaten of bosreservaten	Bosreservaat Melisbroek-Viversel
Polderlandschappen	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Bevaarbare waterlopen of Onbevaarbare waterlopen	Albertkanaal Mangelbeek, 2 ^{de} cat. en Schaamloop 3 ^{de} cat.
Oeverzone	Geen
Overstromingsgebied	Geen
Watertoets: pluviaal en fluviaal overstromingsgevoelig gebied	
Gewestwegen	Autosnelweg E314/A2
Spoorwegen	Geen
Voet-of buurtwegen	Buurtweg 12, nu Havenstraat (Heusden-Zolder) Buurtweg 15, nu Havenstraat (Lummen) Voetweg 173, noordelijk deel afgeschaft door de deputatie op 10 december 1992 (Lummen) Voetweg 175 (Lummen) Buurtweg 90 (Lummen) Buurtweg 91(Lummen)



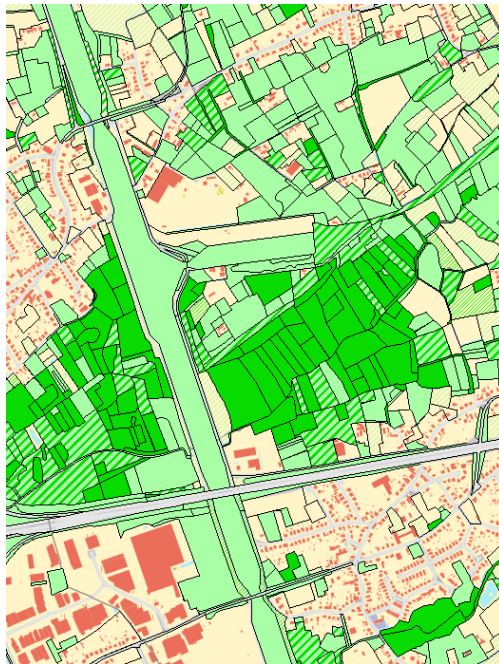
Bestaande buurt- en voetwegen (bron: Provincie Limburg, Dienst Mobiliteit en Routenetwerken)



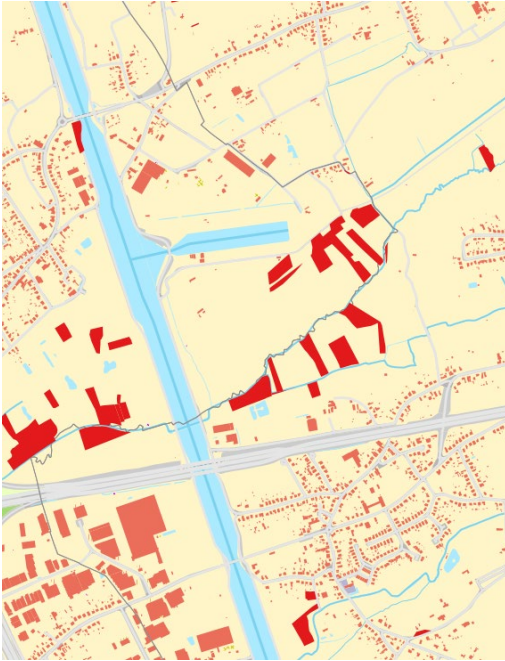
Bestaande buurt- en voetwegen (bron: Geopunt Vlaanderen, Atlas der Buurtwegen 1841 en website provincie Limburg, Geoloket van de buurtwegen)



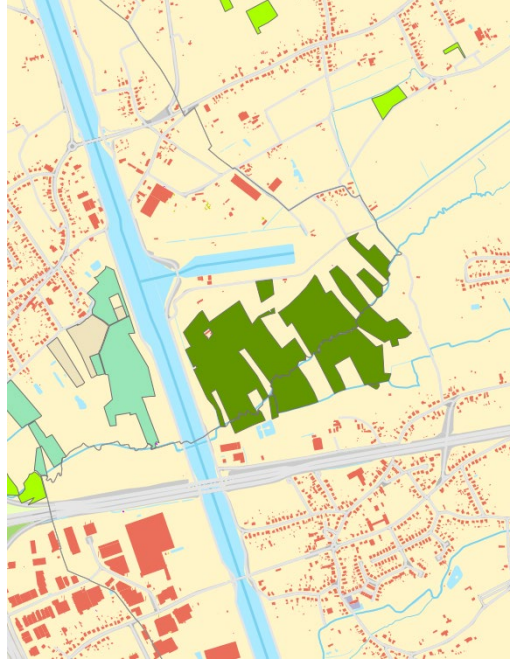
Biologische waarderingskaart – versie 1



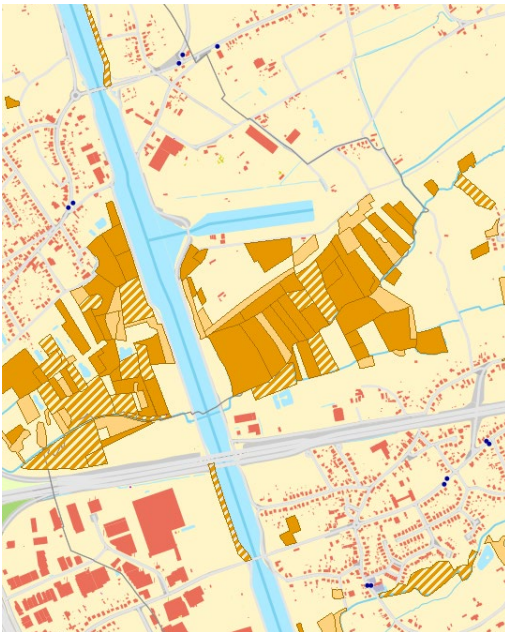
Biologische waarderingskaart – versie 2



Historisch permanente graslanden e.a.



Natuurbeheerplannen



Natura 2000 Habitatkaart

4 Scoping en aanzet m.e.r.-methodologie

In dit deel van de startnota is beschreven waarom een milieu-effect-onderzoek wordt uitgevoerd, hoe de afbakening van het studiegebied en de grensoverschrijdende effecten bepaald worden, wat de referentiesituatie is voor de milieubeoordeling en wat de relevante cumulatieve ontwikkelingen zijn. Tenslotte wordt het voorlopige besluit van de scoping opgenomen, namelijk het overzicht van de te onderzoeken disciplines / effectgroepen in het plan-MER die uitgewerkt zullen worden door een erkend MER-deskundige.

De historiek van het onderzoek naar milieueffecten tijdens het vorige planproces wordt als bijlage 2 toegevoegd aan deze startnota.

4.1 Inleiding

4.1.1 Juridisch kader

De regelgeving inzake planmilieueffectrapportage is opgenomen in titel IV van het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid, 5 april 1995 en latere wijzigingen), en bijhorende Besluiten.

Het decreet verplicht dat bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau worden onderworpen aan een milieueffectenonderzoek, vooraleer zij definitief worden goedgekeurd. Wie een plan met mogelijk aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet eerst de milieueffecten en de eventuele alternatieven in kaart brengen.

Volgens de geldende regelgeving moet er een plan-MER voor het RUP worden opgemaakt omdat het een plan betreft inzake o.a. ruimtelijke ordening, het geen klein gebied op lokaal niveau of kleine wijziging betreft, aanzienlijke effecten vooraf niet uit te sluiten zijn en dat het plan het kader kan vormen voor de latere vergunning voor projecten uit de bijlagen van het project-m.e.r.-besluit (10 december 2004 en latere wijzigingen):

Het RUP vormt mogelijk het kader voor de toekenning van een vergunning voor projecten opgesomd in bijlage II en III van het project-m.e.r.-besluit. Volgende rubrieken zijn mogelijk van toepassing:

- Bijlage II 1d) ontbossing met het oog op de omschakeling naar een ander bodemgebruik voor zover de oppervlakte 3 ha of meer bedraagt en voor zover artikel 87 van het Bosdecreet niet van toepassing is
- Bijlage III 1d) eerste bebossing en ontbossing met het oog op omschakeling naar een ander bodemgebruik (projecten die niet in bijlage II zijn opgenomen)
- Bijlage II 3 t.e.m. 9 industriële activiteiten (op dit moment onbekend welke bedrijvigheid zich zal vestigen)
- Bijlage II 10a) infrastructuurwerken, industrieterreinontwikkeling van 50ha of meer
- Bijlage II 10e) aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1km of meer in een bijzonder beschermd gebied zijn gelegen
- Bijlage II 11 andere projecten
- Bijlage II 13 wijzigingen en uitbreidingen van projecten
- Bijlage III 3 t.e.m. 9 industriële activiteiten
- Bijlage III 10 Infrastructuurprojecten
- Bijlage III 11 andere projecten
- Bijlage III 13 wijziging of uitbreiding van projecten

Bij de opmaak van dit RUP zal een plan-MER uitgewerkt worden, waarbij alle mogelijke significante milieueffecten onderzocht worden. Eerst wordt de algemene methodologie toegelicht. Daarna wordt meer concreet ingezoomd op de te onderzoeken milieueffecten per discipline in het plan-MER.

4.1.2 Wat is een geïntegreerd milieuonderzoek?

Dit is een milieueffectenbeoordeling zoals bedoeld in de plan-MER-richtlijn. De term 'geïntegreerd milieuonderzoek' geeft aan dat de evaluatie van de effecten parallel verloopt aan de planontwikkeling. De

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat de milieubeoordeling gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt ervan uitgegaan om een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

In de startnota wordt de eerste stap gezet van het milieuonderzoek, de 'scoping'. Dit wil zeggen dat voor het planvoornemen dat in de startnota is opgenomen, wordt aangeduid wat de (theoretische) effecten op het milieu kunnen zijn, of deze effecten relevant zijn, en zo ja, of ze relevant genoeg zijn om mee te nemen in het verdere milieuonderzoek tijdens het planproces.

De milieueffecten van de planingrepen zullen worden onderzocht ten aanzien van de referentiesituatie(s), en dit voor de verschillende relevante disciplines. Dit onderzoek gebeurt door erkende onafhankelijke MER-deskundigen. Indien er negatieve effecten optreden, kunnen de deskundigen milderende maatregelen of monitoring voorstellen.

De planingrepen zijn de wijzigingen die door het plan (kunnen) gebeuren.

De wijzigingen worden bekeken ten opzichte van verschillende referentiesituaties. De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan. Als de referentiesituatie in de toekomst ligt, bepalen de autonome en gestuurde ontwikkelingen (beslist beleid) mee hoe die referentiesituatie er uit ziet.

Voor dit plan zullen twee referentiesituaties in beschouwing genomen worden:

- De bestaande toestand op het terrein (de feitelijke toestand);
- De planologische toestand (de toestand conform huidig geldende bestemmingen en hun voorschriften).

Alle effecten die optreden, zullen onderzocht en beoordeeld worden ten opzichte van deze referentiesituaties. Er wordt met andere woorden nagegaan wat de effecten van het plan zullen zijn in het referentiejaar in de toekomst, rekening houdend met het reeds besliste beleid dat (onafhankelijk van het plan) op dat ogenblik zal gerealiseerd zijn.

De ontwikkelingsscenario's omvatten geplande ontwikkelingen die nog geen beslist beleid zijn of die nog niet zullen gerealiseerd zijn in het referentiejaar. Voor ontwikkelingsscenario's zal worden nagegaan of de plannen invloed hebben op elkaar, of er effecten van beide plannen zijn die elkaar versterken of verzwakken.

De effecten worden onderzocht voor verschillende milieudisciplines: Mobiliteit, Geluid en trillingen, Lucht, Bodem, Water, Biodiversiteit, Landschap, onroerend erfgoed en archeologie, Mens – ruimtelijke aspecten en Mens-gezondheid. Mogelijke invloeden op het klimaat worden niet behandeld in een afzonderlijke discipline. Indien relevant wordt per discipline een klimaatreflex toegevoegd waarbij de aandacht gaat naar de impact van het plan op het klimaat.

In de scoping wordt nagegaan voor welke disciplines effecten kunnen verwacht worden. Op die manier worden de reikwijdte en het detailniveau voor het onderzoek in het plan-MER vastgelegd door het scopingsproces. Daarbij worden niet enkel de effecten die optreden in het onderzoeksgebied, maar ook de effecten die door het plan op andere plaatsen kunnen optreden, onderzocht.

Het studiegebied wordt bepaald door de indicatieve (mogelijks te verwachten) effectafstanden van de ingrepen ten aanzien van haar omgeving. De effectafstanden worden bepaald door de kenmerken van de effectgroep en de functie in de ruimere omgeving ten aanzien waarvan deze bepaald worden, zoals bewoonde gebieden, recreatiegebieden, openbare nutsvoorzieningen,... Het studiegebied kan dus verschillend zijn voor de diverse disciplines en effecten.

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

Iedere discipline wordt uitgewerkt door een door de overheid erkende onafhankelijke MER-deskundige. Er wordt eveneens advies gevraagd aan de relevante administraties. De richtlijnboeken fungeren hierbij als leidraad voor de deskundigen, waarbij de methodiek wordt aangepast en afgestemd op het voorliggend plan.

Bij negatieve effecten wordt er door de deskundigen nagegaan of ze kunnen worden vermeden en of er relevante milderende maatregelen kunnen toegepast worden. Dit zijn wijzigingen aan het plan of bijkomende randvoorwaarden zodat de negatieve effecten minder negatief worden.

Sommige maatregelen zijn afhankelijk van of en hoe de effecten zich juist zullen manifesteren. Een aantal milieuaspecten vereisen verdere opvolging of monitoring.

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven wat de te verwachten gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen effecten kunnen voorkomen of milderen. De milderende maatregelen zullen eveneens in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden hoe deze zullen/kunnen doorwerken.

Het plan-MER zal ook een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de eventuele alternatieven, naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin.

In deze startnota worden de uitgangspunten en de onderzoeksmethodologie (op hoofdlijnen) voorgesteld die gehanteerd zullen worden in het latere milieueffectenonderzoek. Er is een beschrijving opgenomen van:

- Planingrepen
- Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's
- Studiegebied
- Te verwachten effecten
- Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen

Tijdens het verdere planproces kan deze scoping nog bijgestuurd worden waar expliciet nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer relevant worden geacht voor (verder of gedetailleerder) onderzoek op planniveau. Tevens kan het detail van het onderzoek nog beperkt wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten.

4.2 Planingrepen

Ten behoeve van het milieuonderzoek is het handig om de doorgevoerde bestemmingswijzigingen te vertalen naar mogelijke planingrepen, met name tastbare fysieke projecten die mogelijk worden gemaakt én die ook verwacht worden vanuit de plandoelstellingen. In een aantal gevallen is het echter ook mogelijk de gevolgen van een bestemmingswijziging aan een plan-MER te onderwerpen zonder dat er sprake hoeft te zijn van concrete projectingrepen. Zo kan een bestemmingswijziging leiden tot andere luchtkwaliteitsnormen of tot een verandering in de vastgoedwaarde van percelen of gebouwen. Daarnaast zijn er een aantal andere instrumenten, die gekoppeld aan het GRUP kunnen worden ingezet om bepaalde maatregelen te realiseren. Het kan gaan om stedenbouwkundige verordeningen, convenanten, overeenkomsten, ... Deze kunnen door de overheid worden ingezet om het beleid zodanig te sturen dat de plandoelstellingen maximaal bereikt worden.

Als 'planingrepen' worden beschouwd:

- de ingrepen die door de herbestemmingen van het plan mogelijk/onmogelijk worden.
- de ingrepen (handelingen, constructies, exploitaties of de verderzetting ervan) in de 'omgeving' die door het plan (on)mogelijk worden gemaakt én die voorafgaand aan het plan niet (wel) mogelijk waren.

Het definiëren van planingrepen vereist een denkoefening op projectniveau/realisatieniveau (doch zonder de detailinvulling al te kennen). Immers de effecten volgen altijd uit realisatie, nooit uit het plan an sich.

Voorliggend plan voorziet volgende herbestemmingen:

- herbestemmen van industriegebied naar natuurgebied (met overdruk GEN, Grote Eenheid Natuur) in functie van natuurherstel en -ontwikkeling (Mangelbeekvallei).
- herbestemmen van natuurgebied naar gebied voor weg(- en fiets)infrastructuur en zone voor bedrijventerrein (met watergebonden karakter) in functie van de optimalisatie naar percelen geschikt voor gebruik door watergebonden bedrijvigheid.
- herbestemmen van agrarisch gebied en zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's naar zone voor bedrijventerrein (met plaatselijk overdruk groenbuffer) in functie van de ontwikkeling als gemengd bedrijventerrein voor zowel lokale als regionale bedrijvigheid.
- herbestemmen van industriegebied naar gebied voor waterweginfrastructuur om het optimaliseren van de toegang naar het dok mogelijk te maken. Medegebruik voor waterrecreatie zal hier ook mogelijk zijn voor zover de hoofdfunctie (waterweg, bedrijventerrein) en de veiligheid van de gebruikers niet in het gedrang komt.
- herbestemmen van agrarisch gebied, recreatiegebied, groen- en natuurgebied, zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's en industriegebied naar gebied voor weginfrastructuur (enkel bij uitvoering van ontsluitingsalternatief 2A/B) i.f.v. de ontsluiting van het gebied en ruimere regio, zowel aan de oostelijke (alternatief 1 en 2A/B) als westelijke zijde (alternatief 2A/B) van het kanaal.
- opheffen van de reservatiestrook in functie van de nieuwe brug(hoofden) aan de Westlaan, met het plaatselijk verbreden van het kanaal en verleggen van pijpleidingen.

Concreet zullen hierdoor, afhankelijk van de locatie en de gehanteerde referentietoestand, volgende planingrepen mogelijk of onmogelijk worden:

- A. Stopzetten van ontwikkelingsmogelijkheden voor industrie in de zone van de Mangelbeekvallei aan de oostelijke zijde van het Albertkanaal.
- B. Behoud en verdere ontwikkeling van de natuurwaarden en verbindende functie van de Mangelbeekvallei.
- C. Het realiseren van ontwikkelingsmogelijkheden voor industrie, zowel voor specifiek watergebonden als voor gemengd lokale en regionale bedrijvigheid.
- D. Het realiseren van een groene bufferstrook aan de noord- en noordoostelijke zijde van het bedrijventerrein.
- E. Het realiseren van een vlotte toegang tot het dok.
- F. Het realiseren van weg- en fietsinfrastructuur voor een betere ontsluiting van het ruimere gebied (twee alternatieven worden onderzocht).
- G. Het realiseren van het Masterplan voor de Binnenvaart van De Vlaamse Waterweg nv met als doel het aanpassen en vernieuwen van de bruggen over het Albertkanaal.

Voor toelichting over het planvoornemen wordt er verwezen naar hoofdstuk 2.

Het plan bevat het voornemen om een gedeelte van het industriegebied te herbestemmen naar natuurgebied (met overdruk GEN – grote eenheid natuur). Momenteel is deze zone nog onbebouwd, is er spontane natuurontwikkeling en staat er ook één windturbine. In dit geval zal de planologische herbestemming dus de realisatie van industrie voorkomen en zal dit eerder positieve effecten op de omgeving hebben.

Het plan voorziet ook het omzetten van agrarisch gebied naar industriegebied. Hier zal de planologische herbestemming de ontwikkeling van industrie mogelijk maken, en zal een stuk van de open ruimte ingenomen worden door bebouwing, verhardingen, inrichtingen voor waterbeheer, enz. Deze planingreep creëert relevante effecten in het plangebied.

In de omgeving van het insteekdok zal de contour van het beheerplan als bosreservaat voor een relatief kleine oppervlakte wijzigen i.f.v. het geschikt maken van percelen voor watergebonden bedrijvigheid (diepere percelen). Het plan maakt hiermee de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid mogelijk. Hiervoor zal een klein gedeelte van het bosreservaat verdwijnen. Deze planingreep heeft relevante effecten in het plangebied.

Er worden twee ontsluitingsalternatieven meegenomen in het planningsproces voor verder onderzoek naar hun effecten:

- Alternatief 1 voorziet vooral het optimaliseren van bestaande wegenis aan de oostelijke zijde van het kanaal. Dit gedeelte van de planingreep 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. Hier zullen wel relevante effecten optreden.
- Alternatief 2 voorziet een nieuwe ontsluitingsweg aan de westelijke kade van het Albertkanaal, hoofdzakelijk gesitueerd in natuurgebied. Er verdwijnt een stuk natuur en er zullen verkeersstromen gegenereerd worden, wat ook geluidshinder, hinder door trillingen en luchtvervuiling door uitstoot met zich meebrengt. Daarnaast zal bij dit alternatief ook het grootste deel van de ontsluitingsinfrastructuur uit alternatief 1 nodig zijn (uitgezonderd het gedeelte tussen de Jeugdlaan/E314 en de Westlaan) en dienen ook deze effecten in rekening genomen te worden. Voor dit alternatief worden twee varianten onderzocht. Variant 2B buigt niet af ten zuiden van de E314 maar maakt via een koker een onderdoorsteek.

De nieuwe en/of geoptimaliseerde ontsluitingsinfrastructuur zal wellicht ook meer (zwaar) verkeer genereren. Deze planingreep heeft relevante effecten in het plangebied.

4.3 Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's

4.3.1 Referentiesituaties

In een milieueffectrapport wordt het relatieve belang van de effecten van de verschillende alternatieven ingeschat door de situatie die ontstaat als de alternatieven worden uitgevoerd, te vergelijken met de situatie die ontstaat als het plan niet wordt uitgevoerd.

Om een correcte vergelijking mogelijk te maken, moet de referentiesituatie op eenzelfde manier gedefinieerd worden als het plan en zijn alternatieven. De referentiesituatie is dus de situatie in het referentiejaar, zonder uitvoering van het plan, wel rekening houdend met beslist beleid en autonome evolutie.

De referentiesituatie voor de milieubeoordeling kan enerzijds de feitelijke toestand van het onderzoeksgebied betreffen en anderzijds de juridisch planologische toestand. De bestaande feitelijke toestand en de juridisch planologische toestand zijn beschreven in hoofdstukken 3.

Voor het gedeelte te ontwikkelen watergebonden bedrijvigheid aan het insteekdok wordt de bestaande toestand nu deels als reeds bebouwd (bedrijvigheid), deels als natuur, open ruimte ervaren. Een gedeelte van de zone is nu echter ook al bestemd als industriegebied. Het huidig gebruik verschilt dus van de huidige bestemming volgens gewestplan. Voor het gedeelte dat nu de bestemming natuurgebied heeft en zal omgezet worden naar industriegebied, is het verschil met de huidige toestand groot.

Het tracé van de ontsluitingsweg in alternatief 1 volgt grotendeels de huidige weg langs het kanaal door de zone die momenteel nog bestemd is als industriegebied maar de facto ingericht is als natuurgebied en d.m.v. het GRUP ook deze bestemming zal verkrijgen. Verderop naar het oosten en noorden loopt het tracé deels door industriegebied, deels door agrarisch gebied (te herbesteden). Het betreft deels bebouwd, deels onbebouwd, niet ingericht gebied. De ervaring na herbesteding en realisatie zal dus verschillend zijn.

Het tracé van de ontsluitingsweg in alternatief 2A/B loopt aan de westelijke zijde van het kanaal door grotendeels door natuurgebied, deels door (bebouwde) KMO-zone en groengebied.

We kunnen concluderen dat de feitelijke toestand en de huidige juridisch planologische toestand voor dit GRUP niet helemaal gelijkaardig zijn. Daarbij zijn beide referentiesituaties niet voor elke milieudiscipline relevant. Er wordt in de disciplines telkens aangegeven welke referentiesituatie(s) gehanteerd zal (zullen) worden. De beschrijving van de effecten van het plan moet gebeuren in de context van de omgevings situatie die zich voordoet om het moment dat het plan is afgewerkt. Immers, zolang het plan niet is afgewerkt, komen ook niet alle effecten op het milieu tot uiting.

Voor het plangebied van dit GRUP zijn zowel de feitelijke referentiesituatie als de juridisch planologische referentiesituatie relevant.

Er zijn op heden geen essentiële autonome ontwikkelingen gekend die impact zullen hebben op de referentiesituatie.

In deze milieubeoordeling wordt uitgegaan van 2030 als referentiejaar, vanwege de beschikbare data van de verkeersintensiteiten voor het studiegebied uit het provinciaal verkeersmodel voor dat jaar.

4.3.2 Ontwikkelingsscenario's

De inrichting van het Kolenspoor als fietssnelweg is een – nog niet besliste - ontwikkeling die mogelijk een interactie kan hebben met de effecten van dit plan. Deze wordt beschouwd als mogelijk ontwikkelingsscenario, maar maakt geen deel uit van de referentietoestand. Eventuele cumulaties van effecten worden waar relevant bij de disciplines aangehaald.

Meer info over andere, gerelateerde plannen en projecten werd hierboven in eerdere paragrafen gegeven.

4.4 Studiegebied

Plangebied/Onderzoeksgebied

Onder de term **plangebied/onderzoeksgebied** in het MER-rapport verstaat men het voorgenomen plangebied of het gebied dat in eerste instantie aan een milieueffectenonderzoek wordt onderworpen, meer bepaald het voorgenomen plan dat naar (her)bestemming wordt onderzocht.

In deze fase van het proces ligt de plancontour echter nog niet definitief vast. Vanuit het vooronderzoek liggen namelijk nog 2 ontsluitingsalternatieven voor die aan een milieubeoordeling worden onderworpen.

Op basis van verder onderzoek zal in latere processtappen het plangebied concreter afgebakend worden, waarbij het mogelijk is dat de contour van het plangebied nog (beperkt) kan wijzigen.

Studiegebied

Het **studiegebied** wordt globaal gedefinieerd als het onderzoeksgebied met daarbij het invloedgebied van de effecten. De afbakening van het studiegebied is afhankelijk van het invloedgebied van de afzonderlijke ingrepen en milieukarakteristieken. Dit kan per milieueffect verschillen.

In principe wordt voor iedere discipline een aparte afbakening van het studiegebied gemaakt. Maar voor heel wat (deel)disciplines beperkt het studiegebied zich tot het onderzoeksgebied zelf en haar directe omgeving. Het algemeen studiegebied kan aldus ongeveer bepaald worden tot op ca. 200 m van de grens van het onderzoeksgebied.

Grensoverschrijdende effecten

Het onderzoeksgebied bevindt zich op minstens 10 km van de meest nabij gelegen lands- en gewestgrens.

Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten zoals in dit hoofdstuk beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen grensoverschrijdende effecten verwacht.

4.5 Te verwachten effecten

De milieubeoordeling heeft tot doel na te gaan welke de mogelijke milieueffecten van het voorgenomen plan zijn en die zo mogelijk te vermijden of te remediëren. In het plan-MER wordt in de eerste plaats gefocust op de milieueffecten die optreden ten gevolge van de realisatie van de nieuwe planologische bestemmingen die voorzien worden in het GRUP. De milieueffecten ten gevolge van werkzaamheden in de aanlegfase worden slechts in aanmerking genomen indien er kans is op permanente effecten.

Voor elk van de planingrepen wordt aangegeven op welke effectgroep zij invloed hebben en wat er relevant is om verder te onderzoeken in het plan-MER. De verder te onderzoeken effecten worden in **vet** aangegeven. De effecten aangeduid met "O" zijn verder te onderzoeken, 'N' betekent niet verder te onderzoeken. 'M' staat voor mogelijks verder te onderzoeken: de scoping is afhankelijk van nog niet gekende feiten zoals bv. onderzoek in een andere effectgroep.

O = zeker te onderzoeken

- Milieuaspecten waarvoor de zekerheid moet verkregen worden dat er geen aanzienlijke effecten zijn, minstens dat er geen betere alternatieven voorhanden zijn (Natura 2000);
- Milieuaspecten die mede bepalend (kunnen) zijn voor de keuzes tussen alternatieven (locaties, tracés, ...)
- Milieuaspecten waarvoor potentieel belangrijke directe effecten niet evident/voor de hand liggend op projectniveau kunnen worden gemilderd via een standaardaanpak (watertoets, normering VLAREM, omzendbrieven, handreikingen).

M = mogelijk te onderzoeken (= te onderzoeken, tenzij ze worden aangepakt op plan- of projectniveau)

- Milieuaspecten waarvoor een evidente doorvertaling op planniveau wordt opgenomen (bv. Seveso bedrijven niet mogelijk, bepaalde activiteiten uitsluiten, ...)
- Milieueffecten die niet relevant zijn op planniveau/niet bepalend zijn voor keuzes op planniveau en afdoende op projectniveau kunnen worden geregeld.

N = niet te onderzoeken

- Milieuaspecten met zeer beperkte effecten

De effecten op het klimaat zullen niet onderzocht worden in een afzonderlijke discipline. Wel zal in een afzonderlijk hoofdstuk een klimaatreflex aangegeven worden wat de impact van het plan is op het klimaat, waaronder welke in de disciplines onderzochte effecten een invloed hebben op het klimaat, hetzij als het vergroten of beperken van klimaateffecten, hetzij als aanpassing aan de te verwachten klimaateffecten.

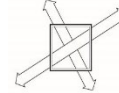
IN HET PLANGEBIED



NAAR EN VAN OMGEVING



OP NETWERKEN



BODEM						
Structuur- en profielwijziging	De plandoelstellingen ontwikkeling voor industrie en aanleg ontsluitingsinfrastructuur kunnen leiden tot structuur- en profielwijzigingen	O				
Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid	De plandoelstellingen ontwikkeling voor industrie en aanleg ontsluitingsinfrastructuur leiden tot een wijziging in bodemgebruik en bijkomende verharding	O				
	De plandoelstelling natuur leidt tot een beperkte wijziging in bodemgebruik en geen verharding	O				
Wijziging bodemstabiliteit (incl. erosie en grondverschuiving)	De plandoelstellingen ontwikkeling voor industrie en aanleg ontsluitingsinfrastructuur kunnen de bodemstabiliteit beïnvloeden	O	De plandoelstellingen kunnen leiden tot een wijziging in bodemstabiliteit. Bij eventueel noodzakelijke bemalingen is er mogelijk een risico op bodemzettingen	O		
Aantasting bodemhygiëne / Wijziging bodemkwaliteit	Door de bestemmingswijzigingen naar natuur ontstaan er mogelijks positieve effecten op bodemkwaliteit	M	Door de bestemmingswijzigingen naar natuur ontstaan er mogelijks positieve effecten op bodemkwaliteit	M		
	Door de bestemmingswijzigingen naar industrie en weginfrastructuur ontstaan er mogelijks effecten op de bodemhygiëne en bodemkwaliteit	O	Door de bestemmingswijzigingen naar industrie en weginfrastructuur ontstaan er mogelijks effecten op de bodemhygiëne en bodemkwaliteit Het plan heeft mogelijks impact op de grondwaterstroming.	O		
Wijziging bodemvochtregime	Bijkomende verharding kan leiden tot veranderingen van het bodemvochtgehalte in de nabije omgeving van nieuwe verharding, bv. door hogere piekafvoeren in het waternetwerk als gevolg van een gewijzigde afstroming.	O	De planingrepen hebben mogelijks effecten op de grondwaterstand omwille van bijkomende verharding in het plangebied.	O		
	Het plan heeft owv de versterking van de Mangelbeekvallei mogelijk positieve effecten op de grondwaterstand door afbraak zonevreemde woningen	M				
WATER						

Wijziging afvoergedrag en kwantiteit oppervlaktewater (waterberging)	In enkele zones binnen het plangebied is er volgens de fluviale kaart (2023) middelgrote en kleine kans op overstromingen. Volgens de kaart van 2017 is de nieuwe ontsluitingsweg ten westen van het Albertkanaal (alternatief 2A/B) gesitueerd in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Vermits er bijkomende verhardingen worden voorzien heeft het plan kan er impact zijn op het overstromingsregime binnen het plangebied. Het vergraven (uitgraven en/of ophogen) van terreinen kan het waterbergend vermogen wijzigen. Een afname van het waterbergend vermogen dient gecompenseerd te worden.	O	Het vergraven (uitgraven en/of ophogen) van terreinen kan het waterbergend vermogen wijzigen. Een afname van het waterbergend vermogen dient gecompenseerd te worden.	O		
	Het plan heeft owv de versterking van de Mangelbeekvallei mogelijk positieve effecten op de grondwaterstand door afbraak zonevreemde woningen	M				
Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater	Het plan voorziet het versterken van de Magelbeekvallei maar houdt in principe geen directe ingreep aan waterlopen in.					
Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit	Door de bestemmingswijziging naar natuur ontstaan er mogelijk positieve effecten op waterkwaliteit. Op het terrein komt de feitelijke toestand echter voor een groot deel al overeen met de beoogde bestemming. Een eventueel positief effect op de waterkwaliteit zal dus beperkt zijn.	M	Vanuit de doelstelling natuur wordt er weinig betekenisvolle impact verwacht op de kwaliteit van het oppervlaktewater binnen het plangebied, ook de kwaliteit van het oppervlaktewater stroomafwaarts van het plangebied zal vanuit deze doelstelling weinig of niet beïnvloed worden.	N		
	De bestemmingswijzigingen naar industrie en weginfrastructuur heeft mogelijk een beperkte negatieve impact op de oppervlaktewaterkwaliteit door mogelijk vervuild afstromend water o.w.v. diffuse verontreiniging (strooizouten, slijtage banden,...).	O	De bestemmingswijzigingen naar industrie en weginfrastructuur heeft mogelijk een beperkte negatieve impact op de oppervlaktewaterkwaliteit door mogelijk vervuild afstromend water.	O		
Wijziging grondwaterkwantiteit						

	Het plangebied is matig tot lokaal zeer gevoelig gevoelig voor grondwaterstroming. Door de realisatie van het plan zullen de oppervlaktes aan verharding toenemen wat een impact heeft op de infiltratie van het hemelwater naar het grondwater. Voor de realisatie van het plan is lokaal mogelijk bemaling tijdens de aanleg noodzakelijk.	O	Het plangebied is matig tot lokaal zeer gevoelig gevoelig voor grondwaterstroming; daarom kunnen ingrepen in het plangebied mogelijks een effect hebben op de grondwaterstanden buiten het plangebied.	O		
Wijziging grondwaterkwaliteit	De beperkte wijziging door de plandoelstelling natuur op de grondwaterkwantiteit kan ook een positieve impact op de grondwaterkwaliteit met zich meebrengen.	M				
	De mogelijk negatieve impact op de grondwaterkwantiteit owv ontwikkeling industrie en nieuwe weginfrastructuur (alt 2A/B) kan ook een negatieve impact op de grondwaterkwaliteit met zich meebrengen.	O	De mogelijk negatieve impact op de grondwaterkwantiteit owv ontwikkeling industrie kan ook een negatieve impact op de grondwaterkwaliteit met zich meebrengen.	O		
LUCHT						
Emissies						
	Het plan voorziet in de ontwikkeling van industrie en de aanleg ontsluitingsinfrastructuur. Afhankelijk van de nieuwe toegelaten industrie kunnen mogelijk bijkomende emissies veroorzaakt worden. De aanleg van nieuwe ontsluitingsinfrastructuur kan leiden tot wijziging in de verkeerscirculatie, doorstroming en van afgelegde kilometers en dus wijziging van emissies, zowel naar grootte als naar locatie van ontstaan, en dus ook wijziging van de lokale luchtkwaliteit	O	Het plan kan door de ontwikkeling van industrie en aanleg ontsluitingsinfrastructuur leiden tot een wijziging van de verkeerscirculatie en de locatie van de emissies. Dit heeft een impact op de luchtkwaliteit..	O	Gezien het plan door de ontwikkeling van industrie en aanleg ontsluitingsinfrastructuur kan leiden tot een wijziging van de verkeerscirculatie tot op het hoofdwegennet (open afritten) en de locatie van de emissies. Hierbij is dus mogelijks een impact op de luchtkwaliteit op een groter netwerk.	O
Geur	Het plan voorziet in de ontwikkeling van industrie en aanleg ontsluitingsinfrastructuur; dit kan mogelijks leiden tot geurhinder	O	Het plan voorziet inde ontwikkeling van industrie en aanleg ontsluitingsinfrastructuur, dit kan mogelijks leiden tot een toename van geurhinder	O		
GELUID/TRILLINGEN						
Geluidsemissie (= wijziging geluidsklimaat)						

	De planingrepen voorzien in de ontwikkeling van industrie en aanleg van ontsluitingsinfrastructuur. Afhankelijk van de soort bedrijvigheid kan dit leiden tot een verandering in geluidsklimaat. Nieuwe wegen kunnen leiden tot een wijziging van de verkeerscirculatie, doorstroming en afgelegde kilometers en dus wijziging in geluidsemissies, zowel naar grootte als naar locatie van ontstaan, dus ook een wijziging van de lokale geluidskwaliteit..Bijkomende windturbines kunnen mogelijk ook bijdragen aan een gewijzigd geluidsklimaat.	O	Een wijziging van de verkeerscirculatie en de locatie van emissies heeft een impact op het geluidsklimaat. Bijkomende industriële activiteit kan ook bijkomende impact hebben op het geluidsklimaat in de omgeving van het plangebied.	O	Het in het plan voorziene ingrepen hebben mogelijks effecten op het geluidsklimaat binnen het netwerk.	O
Trillingen (trillinghinder en schade)	.		.			
	Vrachtwagenverkeer (en evt. ook bepaalde industriële activiteiten) kan gepaard gaan met trillinghinder. Bijkomende ontsluitingsinfrastructuur voor vrachtwagenverkeer kan hierdoor leiden tot lokale trillinghinder of schade.	O	Een wijziging van de route(s) voor vrachtverkeer kan (kunnen) ook voor een wijziging van het risico op trillinghinder en schade zorgen.	O		O
BIODIVERSITEIT						
Ecotoopverlies en -creatie	De wijzigingen in het bodemgebruik voorzien in het plan zorgen voor een verlies of winst aan eco- en biotopen. Dit heeft een impact op de doelstellingen die in deze gebieden willen bereikt worden..	O				
Versnippering					Het verlies of winst aan vegetaties kan een impact hebben op de connectiviteit tussen natuurgehelen.	O
Eutrofiëring en verzuring	.					
	De ontwikkeling van industrie en aanleg van ontsluitingsinfrastructuur (alt 2A/B) kunnen leiden tot een verschuiving van het gemotoriseerd verkeer en de bijhorende emissies, waardoor meer toevoer van bepaalde stoffen via lucht en bodem/water, welke kunnen leiden tot eutrofiëring en verzuring.	O	De ontwikkeling van industrie en aanleg van ontsluitingsinfrastructuur (alt 2A/B) kunnen leiden tot een verschuiving van het gemotoriseerd verkeer en de bijhorende emissies, waardoor meer toevoer van bepaalde stoffen via lucht en bodem/water, welke kunnen leiden tot eutrofiëring en verzuring.	O		

Wijziging van de ecohydrologie	Er worden slechts beperkte wijzigingen aan grondwaterniveaus verwacht met impact op grondwaterafhankelijke vegetatie binnen en rond het plangebied of wijzigingen aan de kenmerken van waterlopen (bv. stroomsnelheden, overstromingsregime)	O	Er worden mogelijk beperkte wijzigingen verwacht in afvoergedrag richting de waterlopen.	O		
Verontreiniging	Het herbestemmen van industrie naar natuur vermindert het risico's op verontreiniging.	M	Het herbestemmen van industrie naar natuur vermindert het risico's op verontreiniging.	N		
	De ontwikkeling van industrie en de aanleg van ontsluitingsinfrastructuur (alt 2A/B) kunnen leiden tot meer verontreiniging, bv. o.a. het gebruik van strooizouten.	O	De ontwikkeling van industrie en de aanleg van ontsluitingsinfrastructuur (alt 2A/B) kunnen leiden tot meer verontreiniging,.	M		
Verstoring	Door de bestemmingswijziging naar natuur kunnen de te behouden en te realiseren gebieden een ecologische waarde ontwikkelen. Op het terrein komt de feitelijke toestand echter voor een groot deel al overeen met de beoogde bestemming.	O	Door de bestemmingswijziging naar natuur ontstaan er positieve effecten op vlak van verstoring. Op het terrein komt de feitelijke toestand echter voor een groot deel al overeen met de beoogde bestemming.	N		
	Bepaalde planingrepen en de hiermee gerelateerde aanwezige activiteiten kunnen leiden tot meer verstoring (bv. visuele verstoring en lichtverstoring) en kunnen een belangrijk knelpunt zijn voor fauna. Onderzocht moet worden of er binnen het plangebied randvoorwaarden nodig zijn.,.	O	Bepaalde planingrepen en de hiermee gerelateerde aanwezige activiteiten kunnen leiden tot meer verstoring,	O		
LANDSCHAP, ERFGOED EN ARCHEOLOGIE						

Structuur- en relatiewijzigingen	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. Het plaatselijk herbestemmen van industriegebied naar valleigebied kan de landschapsstructuur mogelijk herstellen Het plan voorziet in ingrepen die voldoende aandacht besteden aan de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein (o.a. door groene buffers).	M			Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk in het traditionele landschap Zuiderkempem (Demerland) en de Vallei van de Mangelbeek. De aanleg van nieuwe weginfrastructuur kan de landschapsstructuur en de landschappelijke relaties mogelijk beïnvloeden.	O
Wijziging erfgoedwaarde – landschappelijk erfgoed	Er zijn geen effecten te verwachten op het landschappelijk erfgoed in het plangebied. NVT.	N				
Wijziging erfgoedwaarde – bouwkundig erfgoed	Er zijn geen effecten te verwachten op het bouwkundig erfgoed in het plangebied. NVT.	N				
Wijziging erfgoedwaarde – archeologisch erfgoed	De planingrepen kunnen gepaard gaan met graafwerken of noemenswaardige wijzigingen in de grondwaterstand. Er is bijgevolg impact te verwachten op het archeologisch erfgoed en plaatselijke verstoring van de bodem.	O				
Wijziging perceptieve kenmerken	De herinrichting van het plangebied zal een impact hebben op de visuele kwaliteit van het gebied. De herstructurering van het gebied leidt enerzijds wel tot meer bebouwing en verharding, maar tegelijkertijd zorgt het ook voor een kwaliteitsverhoging door natuurherstel en het tegengaan van verrommeling door een meer kwalitatieve inrichting.	O	De herinrichting van het plangebied zal een beperkte impact hebben op de visuele kwaliteit van het gebied.	M		
MENS RUIMTE						
Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	De planingrepen versterken de ruimtelijke structuur (Mangelbeekvallei, economische structuur Albertkanaal).	O	De planingrepen versterken de ruimtelijke structuur (Mangelbeekvallei, economische structuur Albertkanaal).	O		

Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Het plan voorziet een wijziging aan diverse ruimtegebruiksfuncties en de bijhorende gebruikskwaliteit.	O	Het plan voorziet een wijziging aan diverse ruimtegebruiksfuncties wat ook een invloed kan hebben op de gebruikskwaliteit van de onmiddellijke omgeving	O		
Ruimtebeleving	De wijzigingen van het ruimtegebruik kunnen een impact hebben op de ruimtebeleving van het gebied. Het plan beoogt de herstructurering van het gebied. Dit zou de ruimtebeleving ten goede moeten komen.	O	De wijzigingen van het ruimtegebruik kunnen een impact hebben op de ruimtebeleving vanuit de omgeving	O		
MOBILITEIT						
Functioneren verkeerssystemen – netwerk en verkeersgeneratie	Door de bijkomende ontwikkeling van industrie en de optimalisatie en aanleg van ontsluitingsinfrastructuur in het plangebied is er mogelijk een toename van de verkeersgeneratie in het plangebied. Andere ingrepen hebben dan mogelijks weer een daling van het aantal verkeersbewegingen (bv. in de woonstraten) tot gevolg. Bovendien voorziet het plan ingrepen m.b.t. het netwerk voor langzaam verkeer (vnl. fietsnetwerk)	O	Door de bijkomende ontwikkeling van industrie en de inrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor de ruimere regio is er een toename van de verkeersgeneratie. Op andere plaatsen is er mogelijks een daling van het aantal verkeersbewegingen (bv. woonstraten). Bovendien voorziet het plan ingrepen m.b.t. het netwerk voor langzaam verkeer (vnl. fietsnetwerk)	O	Het plan kan mogelijks extra verkeer genereren ten opzichte van de bestaande toestand (omwille van nieuwe bedrijvigheid). De aanleg van ontsluitingsinfrastructuur heeft alleszins een verkeersaantrekkende werking. Dit kan impact hebben op het grotere netwerk.	O
Verkeersleefbaarheid	De plandoelstelling optimalisatie van de ontsluiting (ruimere regio) heeft ook de ambitie om de verkeersleefbaarheid minstens op hetzelfde peil te houden maar waar mogelijk te verbeteren.	O	De plandoelstelling optimalisatie van de ontsluiting (ruimere regio) heeft ook de ambitie om de verkeersleefbaarheid minstens op hetzelfde peil te houden maar waar mogelijk te verbeteren.	O		
MENS-GEZONDHEID						
Gezondheidsimpact tgv luchtverontreiniging	Er worden in de discipline lucht mogelijk wijzigingen mbt luchtklimaat verwacht	O	Er worden in de discipline lucht mogelijk wijzigingen mbt luchtklimaat verwacht.	O		
Gezondheidsimpact tgv geluidshinder	Er worden in de discipline geluid mogelijk wijzigingen mbt het geluidsklimaat verwacht.	O	Er worden in de discipline geluid mogelijk wijzigingen mbt het geluidsklimaat verwacht.	M		
Gezondheidsimpact tgv overige vormen van hinder	Er zijn enkele elementen in het plan die mogelijk aanleiding geven tot andere vormen van hinder (geurhinder, lichthinder, schaduw, wind ...). Nieuwe windturbines kunnen zorgen voor bijkomende geluidshinder en slagschaduw.	O	Er zijn enkele elementen in het plan die mogelijk aanleiding geven tot andere vormen van hinder (geurhinder, lichthinder, schaduw, wind ...)	O		
Psychosomatische impact / Sociaal veiligheidsgevoel		N				

	Bepaalde planingrepen zullen effecten hebben op het sociaal veiligheidsgevoel en psychosomatische aspecten (bv. o.a. voldoende veilige en verlichte fietspaden).	O	Bepaalde planingrepen zullen effecten hebben op het sociaal veiligheidsgevoel en psychosomatische aspecten (bv. o.a. voldoende veilige en verlichte fietspaden).	O		
Externe veiligheid - risico installaties	De risico's van een nieuwe Seveso-vestiging moeten dus afgetoetst worden met bestaande (en eventueel nieuw geplande) activiteiten zoals mogelijke impact op bedrijf T&T fireworks, de mogelijke interferentie met bestaande lijninfrastructuren (autosnelweg, waterweg, hoogspanningsleidingen en pijpleidingen) en nieuwe ontsluitingsinfrastructuur, andere installaties zoals bestaande en evt. geplande windturbines, de bestaande waterlopen en wateroppervlakten	O	De risico's van een nieuwe Seveso-vestiging moeten dus afgetoetst worden met bestaande (en eventueel nieuw geplande) activiteiten zoals mogelijke impact op bedrijf T&T fireworks, de mogelijke interferentie met bestaande lijninfrastructuren (autosnelweg, waterweg, hoogspanningsleidingen en pijpleidingen) en nieuwe ontsluitingsinfrastructuur, andere installaties zoals bestaande en evt. geplande windturbines, de bestaande waterlopen en wateroppervlakten	O		

4.6 Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen

Naar aanleiding van de scoping (bovenstaande ingreep-effecten matrix) wordt duidelijk dat de volgende disciplines/effectgroepen in het plan-MER zullen worden behandeld door een erkend MER-deskundige:

- Bodem
- Water: het studiegebied omvat het grondwater- en oppervlaktewatersysteem waar een invloed op verwacht kan worden.
- Biodiversiteit: het studiegebied omvat waardevolle natuurgebieden (Mangelbeek) en de omliggende groene zones die in 'verbinding' staan met het plangebied.
 - Effecten op beschermde gebieden (Natura 2000)
 - Effecten als gevolg van biotoopwijziging
- Landschap, erfgoed, archeologie
- Mobiliteit: functioneren verkeerssystemen – netwerk en verkeersgeneratie - verkeersleefbaarheid
- Geluid/trillingen
- Lucht
- Mens – ruimtelijke aspecten
- Mens – gezondheidsimpact (inclusief geurhinder en externe veiligheid)
- Mens - externe veiligheid: het studiegebied voor de wisselwerking met de verschillende genoemde aspecten omvat de relevante structurende elementen in de omgeving. Het studiegebied omvat het plangebied en de directe omgeving.

4.7 Algemene methodologie MER

Bij elke verder te onderzoeken discipline in het MER worden achtereenvolgens behandeld:

- Afbakening van het **studiegebied** (eventuele invloedsgebied van de effecten): deze hangt af van de ligging en het type effect; zoals blijkt uit de beschrijvingen van het studiegebied in de hierboven beschreven paragrafen.
- Beschrijving van de **juridische en beleidscontext**, voor zover deze nog niet eerder beschreven werd en bij de eerste beoordeling, en het beoordelings- en significantiekader voor de effecten.
 - Er wordt van uit gegaan dat bepaalde regelgeving wordt gerespecteerd wegens afdwingbaar in die specifieke regelgeving (b.v. milieuhygiënisch onderzoek/ bodemverontreiniging, archeologisch vooronderzoek,...).
- Beschrijving van de **referentiesituatie**; zie bij de beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur in hoofdstuk en in voorgaande paragrafen.
- Beschrijving van de **geplande toestand** en beoordeling van de effecten. Zie ook §Fout!
Verwijzingsbron niet gevonden..
 - Er wordt hierbij gefocust op de permanente effecten van het GRUP. De kwetsbaarheden en effecten die tijdens het onderzoek naar voor komen en van belang zijn voor de werffase, de vergunningenfase van het project en flankerend beleid worden aangehaald maar hierin ligt niet de focus noch het doel van dit milieueffectenonderzoek.

- De economische en maatschappelijke effecten en relaties tot handhaving behoren niet tot de decretaal vereiste onderzoeksaspecten van een MER en worden hier dan ook niet in behandeld. Daar zijn andere meer geschikte instrumenten voor.
- Beschrijving van **cumulatieve effecten** van het planvoornemen indien relevant.
- **Conclusie.**
- Beschrijving van **milderende maatregelen**.

Na de beschrijving en beoordeling per MER-discipline, bevat het MER nog volgende **algemene hoofdstukken**:

- Synthese van milieueffecten, milderende maatregelen;
- Opgave van de leemten in de kennis (onzekerheden omtrent het plan zelf, kennis over de bestaande milieutoestand of de effectinschatting) en voorstellen m.b.t. monitoring;
- Eindbespreking en niet-technische samenvatting (als apart leesbaar geheel);
- Kaarten / bijlagen.

4.8 Waardeschaal en effectbeoordeling

Voor elk effect wordt volgende beoordelingsschaal gehanteerd over de verschillende disciplines heen:

- | | |
|--|---------------------------|
| • aanzienlijk negatief (-3) | aanzienlijk positief (+3) |
| • negatief (-2) | positief (+2) |
| • beperkt negatief (-1) | beperkt positief (+1) |
| • geen effect/verwaarloosbaar effect (0) | |

Hierbij duidt een positieve score op een positief, gewenst effect. Dat kan bv. een verhoging, een ondersteuning of een versterking van de betrokken positieve eigenschap zijn. Een negatieve score wijst op een ongewenst effect. Dat kan bv. gaan om het verdwijnen, een verlaging of een aantasting van een bepaalde positieve eigenschap. Voor elk relevant effect wordt een beoordelingskader geschetst dat zal gebruikt worden bij de bepaling van het significantieniveau. Daarbij wordt ook aangegeven of het effect (geheel of gedeeltelijk) kwantitatief dan wel kwalitatief wordt ingeschat via een experten-oordeel.

De beoordelingen voor de individuele effecten kunnen niet samengeteld worden om een globale vergelijking van alternatieven/varianten te maken.

4.9 Overige elementen plan-MER

Klimaatreflex

In de verschillende disciplines worden effecten onderzocht die een relatie hebben met het klimaat, bv. luchtmissies, bijkomende verhardingen en waterafvoer... Deze worden besproken in een klimaatreflex. Ze worden niet beoordeeld als een effect, wel wordt geschetst of ze bijdragen tot een klimaatrobustere omgeving, tot klimaatadaptatie of klimaatmitigatie. Deze reflex is niet te beschouwen als een integrale klimaatstudie, wel als een input vanuit dit MER aan een klimaatstudie.

Leemten in de kennis

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

Eindsynthese en integratie

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven wat de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderen. De milderende maatregelen zullen eveneens in één overzichtelijke tabel opgelijst worden. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden hoe deze zullen/kunnen doorwerken.

Niet-technische samenvatting

Het plan-MER zal een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt worden weergegeven.

5 Ruimtelijk Veiligheidsrapport

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn, dat is de Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, moet in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden worden met de noodzaak om op lange termijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds. Seveso-inrichtingen zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn. Aandachtsgebieden zijn kwetsbare gebieden en zijn gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies van het team Omgevingseffecten heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, met andere woorden, op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen blootgesteld (kunnen) worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, zal het voorgenomen GRUP worden afgetoetst aan de criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De ruimtelijke veiligheidsrapportage ziet erop toe dat ruimtelijke ontwikkelingen de preventie van zware ongevallen of de beperking van de gevolgen van zware ongevallen niet in het gedrang brengen kan leiden tot het opstellen van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) bij een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Ten opzichte van het vorige planningsproces werd de voorlopige contour van het plangebied aangepast i.f.v. de ontsluitingsalternatieven die werden toegevoegd aan het lopend onderzoek naar de effecten op de omgeving (Alternatief 2A/B). De mogelijke aanleg van weginfrastructuur aan de westzijde van het Albertkanaal werd in het verleden nog niet op die manier onderzocht (was toen nog geen geïntegreerd proces) en wordt nu mee opgenomen in het plangebied.

Voor het huidige planvoornemen en de plandoelstelling zal een update of desgevallend een nieuw RVR opgesteld worden. Het advies van het team Omgevingseffecten zal worden gevraagd. Zij maken ook deel uit van het planteam dat het onderzoek dat gevoerd wordt binnen de planningsprocedure, opvolgt.

6 Bijlagen

1. Actualisatie Onderzoek externe ontsluiting, Arcadis, 6 juli 2022

2. Overzicht uitgevoerd onderzoek milieueffecten

3. Toelichtende kaarten:

- *kaart 0 Situering plangebied(en)*
- *kaart 1a Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (fluviaal)*
- *kaart 1b Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (pluviaal)*
- *kaart 2 Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen*
- *kaart 3 Bestaande juridische toestand: andere plannen*