

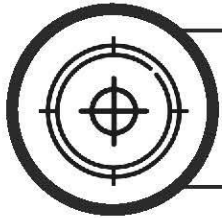


Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton'

In Rijkevorsel

Startnota

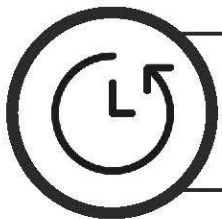
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Staalbeton'



Waarom maken we dit plan?

[[Planvoornemen](#)]

Het planvoornemen voorziet in de uitbreiding van het bedrijf Staalbeton. De bestaande bedrijfsterreinen zijn volledig benut en de huidige productiehallen volstaan niet langer voor de verdere groei. Daarom wordt een uitbreiding gepland in het agrarisch gebied ten oosten van het bedrijventerrein. [Meer weten? zie hoofdstuk 3. Planvoornemen](#)



Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[Historiek](#)]

Er werd een planologisch attest afgeleverd op 20 december 2024, waarbij de uitbreiding van het bedrijf gunstig werd beoordeeld, zowel op korte als op lange termijn. [Meer weten? zie hoofdstuk 1. Aanleiding](#)

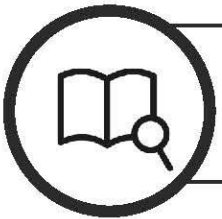


Over welk gebied gaat het?

[[Plangebied](#)]

Het studiegebied voor het GRUP is gelegen in het zuiden van Rijkvorsel aan het Kanaal Dessel – Schoten en langs de Oostmalsesteenweg.

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



Wat kunnen de effecten zijn?

[[Scoping](#)]

Omwille van de verharding door de uitbreiding van het bedrijfsgebouw, de interne circulatie en de ecologisch ingerichte buffer worden de disciplines onderzocht m.b.t. bodem, water, mobiliteit, landschap, geluid...

[Meer weten? zie hoofdstuk 5. Scoping](#)

Het plan

Op 20 december 2024 werd een planologisch attest afgegeven voor de uitbreiding van het bedrijf Staalbeton. Dit planologisch attest vormt overeenkomstig art. 4.4.26 §1 VCRO het procedurele startschot om een GRUP op te maken waarin de plandoelstellingen verder uitgewerkt worden. In het planologisch attest wordt vastgesteld dat het bedrijf op korte termijn een dringende behoefte heeft aan uitbreiding, waarbij de realisatie van twee nieuwe loodsen noodzakelijk is. Op langere termijn zet het bedrijf in op bijkomende opslagcapaciteit en productieruimte. Daarnaast wordt ook bijkomende ruimte voorzien voor een efficiënte circulatie op het terrein. Er werd reeds een uitgebreid vooronderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieven, waaronder de optimalisatie van de bestaande bedrijfsinfrastructuur, de verplaatsing van het bedrijf of een uitbreiding binnen de bestaande zone. Uit dit onderzoek is gebleken dat geen van deze opties haalbaar is. Om de voorziene uitbreiding in het aangrenzende agrarische gebied te kunnen realiseren, en rekening houdend met de schaal van het bedrijventerrein, wordt een GRUP opgemaakt.

& PROCES

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

De PROCESNOTA toont de procesaanpak in elke fase

De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de nota terug te vinden.

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

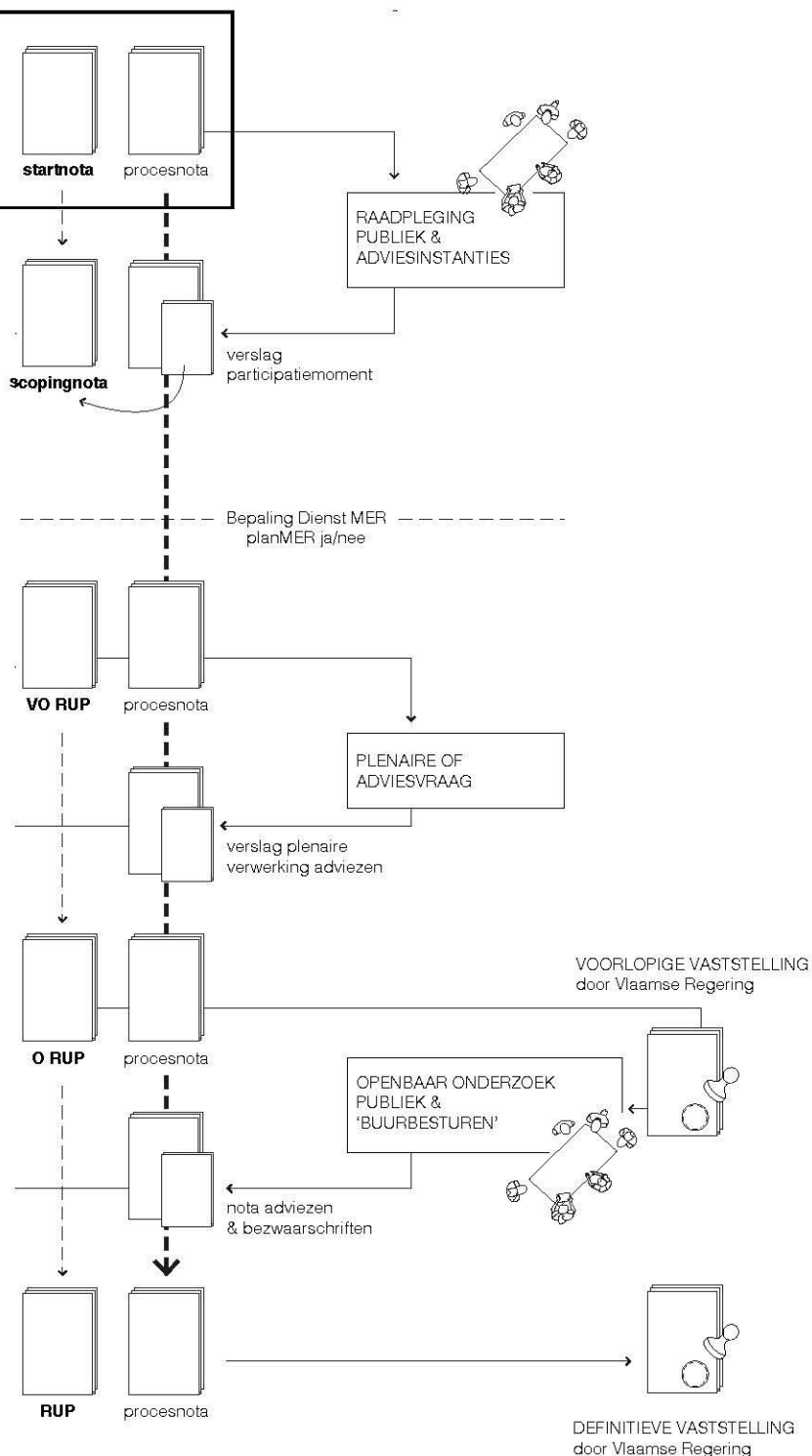
Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP Staalbeton start formeel bij de goedkeuring van de startnota door de Vlaamse Regering.

Op dit moment is de eerste onderzoeksfase van dit GRUP doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de startnota. Zowel start- als procesnota zijn te raadplegen op <https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/staalbeton>. De inspraakperiode op de goedgekeurde startnota is voorzien in het voorjaar van 2026.

Het proces

Voor de opmaak van het plan houdt het planteam de regio in handen. In functie van het uitwerken van een realistisch en uitvoerbaar plan wordt het bedrijf in tweede lijn betrokken.

De startnota wordt voorgelegd aan de buurtbewoners en alle betrokkenen in een participatiemoment en raadpleging van de bevolking. Iedereen kan kennisnemen van het voorgenomen plan en de plandoelstellingen en daarover bedenkingen formuleren en suggesties doen over aanpak en onderzoek.



Inhoud

1	Aanleiding en situering.....	10
1.1	Aanleiding planproces GRUP – planologisch attest	10
1.2	Bedrijfseconomische en ruimtelijke situering	10
1.3	Uitbreidingsnoden bedrijfssite	12
2	Juridische en beleidsmatige situering	13
2.1	Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen op Vlaams niveau	13
2.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	13
2.1.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: conceptnota	13
2.2	Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen op lokaal niveau	14
2.2.1	Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen.....	14
2.2.2	Ruimtelijk Structuurplan Rijkervorsel.....	15
2.2.3	Mobiliteitsplan Rijkervorsel.....	15
2.3	Relevante bestemmingsplannen en RUP's	17
2.3.1	Gewestplan	17
2.3.2	Beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied (HAG).....	17
2.4	Planologisch attest Staalbeton	18
2.4.1	Standpunt met betrekking tot het behoud van het bedrijf op de plaats waar het gevestigd is	20
2.4.2	Standpunt met betrekking tot ontwikkelingsmogelijkheden: korte termijn.....	20
2.4.3	Standpunt met betrekking tot ontwikkelingsmogelijkheden: lange termijn.....	20
3	Planvoornemen	22
3.1	Plandoelstelling.....	22
3.2	Planingrepen	22
3.2.1	Uitbreiding zone voor bedrijvigheid	22
3.2.2	Mobiliteit en circulatie.....	24
3.2.3	Watergebonden bedrijvigheid	25
3.2.4	Ruimte voor water en landschappelijke integratie.....	26
3.3	Planologische compensatie.....	28
3.4	Motivatie inname HAG	30
3.5	Alternatieven	30
3.5.1	Locatie(alternatieven)	30
3.5.2	Programma(alternatieven)	32
3.5.3	Inrichtings(alternatieven)	32
3.6	Reikwijdte en detailleringsgraad.....	32
4	Studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen RUP (studiegebied GRUP)	33
4.1	Macroniveau	33
4.2	Mesoniveau.....	34
4.3	Microniveau	36
4.3.1	Beschrijving huidige bedrijfssite	36

4.3.2	Beschrijving productieproces Staalbeton NV.....	37
4.4	Fotoreeks	39
4.5	Bestaande juridische toestand.....	43
5	Scoping	45
5.1	Plan-MER plicht.....	45
5.2	Geïntegreerd milieuonderzoek.....	45
5.2.1	Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's.....	45
5.2.2	Alternatieven	46
5.2.3	Studiegebied	46
5.2.4	Planingrepen	47
5.2.5	Ingreep-effectenschema	47
5.2.6	Effectbeoordeling geplande situatie.....	51
5.2.7	Team van MER-deskundigen.....	52
5.3	Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen	53
5.3.1	Mens-mobiliteit.....	53
5.3.2	Lucht.....	60
5.3.3	Geluid en trillingen.....	63
5.3.4	Oppervlaktewater, waterhuishouding en grondwater	66
5.3.5	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	67
5.3.6	Mens-ruimte	71
5.3.7	Nevendisciplines	72
5.3.8	Grensoverschrijdende effecten	82
6	Bijlagen	84

Figuren

Figuur 1-1: Situering bedrijfsgebouwen Staalbeton op de site in Rijkevorsel	11
Figuur 1-2: Situering omgeving	11
Figuur 2-1: Schematische voorstelling als leeswijzer van de conceptnota (bron: krachtlijnen voor het beleidsplan Ruimte)	14
Figuur 2-2: Wegencategorisering (Bron: Mobiliteitsplan Rijkevorsel, 2024)	16
Figuur 2-3: Vrachtrouten netwerk (Bron: Mobiliteitsplan Rijkevorsel, 2024)	16
Figuur 2-4: Situering studiegebied GRUP ten opzichte van het gewestplan Turnhout (30.09.1977) ...	17
Figuur 2-5: Situering studiegebied GRUP t.a.v. herbevestigd agrarisch gebied	18
Figuur 2-6: Uitbreidingsvraag op de korte termijn.	19
Figuur 2-7: Uitbreidingsvraag op de lange termijn.	19
Figuur 3-1: Uitbreiding bedrijf	23
Figuur 3-2: Mobiliteit en circulatie	24
Figuur 3-3: Watergebonden bedrijvigheid	25
Figuur 3-4: Wadi en landschappelijke integratie - scenario 1	27
Figuur 3-5: Wadi en landschappelijke integratie - scenario 2	28
Figuur 4-1: Ligging ten opzichte van kernen rondom centrum Rijkevorsel	33
Figuur 4-2: Ligging ten opzichte van gehuchten rondom centrum Rijkevorsel en studiegebied GRUP.	34
Figuur 4-3: Bedrijvigheid in de omgeving van het studiegebied GRUP	35
Figuur 4-4: Situering aardgasleidingen binnen studiegebied GRUP	36
Figuur 4-5: Inplanting productiehallen	37
Figuur 5-1: Voorstel locaties benodigde verkeerstellingen	53
Figuur 5-2: Ligging van de meet- en/of evaluatiepunten ten opzichte van het plangebied (indicatieve aanduiding) op luchtfoto (bron: Geopunt Vlaanderen)	64
Figuur 5-3: Ligging van de meet- en/of evaluatiepunten ten opzichte van het plangebied (indicatieve aanduiding) volgens het gewestplan (bron: Geopunt Vlaanderen)	64
Figuur 5-4: Beoordelingskader NOx mobiliteit (bron: praktische wegwijzer stikstofdepositie)	79

Tabellen

Tabel 5-1: Beoordelingskader significante effecten	51
Tabel 5-2: Overzicht te beoordelen effectgroepen met deelaspecten en indicatoren	54
Tabel 5-3: Relatief significantiekader voor de vergelijking van de geplande toestand met de referentietoestand.....	54
Tabel 5-4: Overzicht parameters beoordeling impact verkeer.....	56
Tabel 5-5: Absoluut beoordelingskader doorstroming verkeer.....	56
Tabel 5-6: Relatief significantiekader voor het functioneren van het kruispunt o.b.v. de verzadigingsgraad	56
Tabel 5-7: Absoluut significantiekader voor het aandeel zwaar verkeer op straat.....	57
Tabel 5-8: Relatief significantiekader voor het aandeel zwaar verkeer op straat.....	58
Tabel 5-9: Relatief significantiekader voor de parkeerbalans van (vracht)wagens.....	59
Tabel 5-10: Immissiegrenswaarden, geldend vanaf 2030	61
Tabel 5-11: Beoordelingskader, score toegekend i.f.v. berekende immissiebijdrage t.o.v. luchtkwaliteitsdoelstellingen en milieukwaliteitsnormen.....	62
Tabel 5-12: Afbakening noodzaak milderende maatregelen – Richtlijnsysteem Lucht.....	63

Startnota

Dit document is de startnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton' in Rijkevorsel. De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. 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. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota die in deze fase samen met de startnota raadpleegbaar is.

Met deze startnota en de bijhorende procesnota start de Vlaamse overheid het planproces voor de concrete uitwerking van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan formeel op.

Contact en info:

Departement Omgeving

www.omgevingvlaanderen.be

Email: gop.omgeving@vlaanderen.be

Postadres: Koning Albert II-laan 15 bus 551, 1210 Brussel

Bezoekadres: Herman Teirlinckgebouw, Havenlaan 88, 1000 Brussel

1 Aanleiding en situering

1.1 Aanleiding planproces GRUP – planologisch attest

Staalbeton NV is één van de 12 bedrijven van de Groep Van Roey, die reeds zijn oorsprong kent sinds 1740. Staalbeton is opgericht in 1982 en levert betonstaal aan werven over gans België en af en toe naar Nederland en het noorden van Frankrijk. Het bedrijf op de site in Rijkevorsel bestaat actueel uit een reeks aaneengeschakelde, industriële loodsen, met een geavanceerde wapeningscentrale, een buigcentrale en een uitgebreide lasafdeling, met daarnaast ook een metaalschrijnwerkerij. Het bedrijf is actief in de sector gebouwen, burgerlijke bouwkunde en de industriële sector.

De Vlaamse minister van Omgeving leverde op 20 december 2024 een planologisch attest af aan het bedrijf Staalbeton in Rijkevorsel. In dit attest werd het behoud van het historisch gegroeid bedrijf Staalbeton op de huidige locatie en de ruimtebehoefte op korte en lange termijn voorwaardelijk gunstig beoordeeld. Daarmee ontstond de (voorwaardelijke) basis voor de omgevingsvergunning voor de kortetermijnbehoefte zoals gedefinieerd in de aanvraag voor dat attest (zie verder).

De planologische bestendiging van de huidige activiteiten en bepaalde ontwikkeling (zoals hierna omschreven bij de plandoelstelling) maken het voorwerp uit van de huidige GRUP-procedure.

Procedureel gezien betekent het planologisch attest overeenkomstig artikel 4.4.26, § 1 VCRO het startschot van de RUP-procedure. Dit neemt evenwel niet weg dat het GRUP zelf aan de inhoudelijke vereisten voor ruimtelijke uitvoeringsplannen in de VCRO moet voldoen.

1.2 Bedrijfseconomische en ruimtelijke situering

Het bedrijf Staalbeton wordt beschouwd als een historisch gegroeid bedrijf in de gemeente Rijkevorsel. Het bedrijf situeert zich op ongeveer 2 km ten zuiden van het centrum van Rijkevorsel. De toegang tot de bedrijfssite is grotendeels via de Oostmalsesteenweg die Rijkevorsel verbindt met Oostmalle. Binnen het industriegebied bevinden zich naast het bedrijf Staalbeton ook het moederbedrijf Van Roey en een KMO-ontwikkeling van IOK. De gewestplanbestemming voor deze zone is milieubelastende industrie. Het industriegebied grenst ten zuiden onmiddellijk aan het kanaal Dessel-Schoten. Direct ten noorden van het industriegebied, langs de gemeenteweg Looi, bevindt zich de kleuterschool 'Het Moleke'.

Aan de overzijde van de Oostmalsesteenweg en het kanaal bevindt zich nog een andere zone voor milieubelastende industrie. Binnen deze industriezone komen verschillende bedrijven voor zoals Ebema Rijkevorsel, Netceed Rijkevorsel en magazijnen.



Figuur 1-1: Situering bedrijfsgebouwen Staalbeton op de site in Rijkvorsel



Figuur 1-2: Situering omgeving

Omwille van de nood aan uitbreiding heeft Staalbeton in het recente verleden (reorganisatie in 2017 en 2019) al tweemaal een afdeling moeten laten krimpen om een andere verder te kunnen uitbouwen. Met de bouw van een nieuwe productiehal (hal 12) heeft Staalbeton haar laatste mogelijke uitbreiding op de huidige terreinen gerealiseerd. Deze laatste uitbreiding van ca. 3.000m²

was nodig maar niet voldoende. De ruimtebehoefte van het bedrijf blijft bestaan om tot een toekomstbestendige exploitatie te komen. Deze ruimtebehoefte is de aanleiding geweest om het planologisch attest op te maken. Het bedrijf Staalbeton heeft vandaag 95 medewerkers en ongeveer 25-40 onderaannemers op de site.

1.3 Uitbreidingsnoden bedrijfssite

Het bedrijf bestaat actueel uit een reeks aaneengeschakelde, industriële loodsen. Staalbeton beschikt over een geavanceerde wapeningscentrale waar betonstaal op maat wordt bewerkt met grote nauwkeurigheid. Naast de buigcentrale is er een uitgebreide lasafdeling voor wapeningskorven, bijvoorbeeld voor funderingen. In de metaalschrijnwerkerij worden daarnaast producten zoals profielen, trappen en bordessen vervaardigd

Groei – uitbreiding bedrijfsactiviteiten:

Het bedrijf moet omwille van een ruimtetekort inzetten op een toekomstgerichte uitbreiding van productieruimte en opslagruimte om de gestage groei van het bedrijf op te kunnen vangen.

Organisatie – verkeersstromen, circulatie en opslagruimtes:

Er moet grondig aandacht worden besteed aan de interne circulatiestromen. De uitbreiding met extra productie- en opslagruimten brengt bijkomende bewegingen op de site met zich mee. Ook de organisatie van de buitenruimte speelt een belangrijke rol voor zowel het bedrijf als de omgeving. Een doordachte circulatie in en rond de gebouwen is daarom noodzakelijk.

Zichtbaarheid in het landschap/verantwoordelijkheid t.o.v. het landschap:

De gebouwen zijn in de ruime omgeving zichtbaar. Buffering naar de omgeving toe is noodzakelijk. Daarnaast wordt een nieuwe wadi aangelegd waarbij het water op eigen terrein opgevangen wordt. Deze wadi moet voldoen aan de gewestelijke hemelwaterverordening van 2023 en zal bovendien rekening houden met de watergevoeligheid van de site.

2 Juridische en beleidsmatige situering

2.1 Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen op Vlaams niveau

2.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) werd definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 23 september 1997. Een herziening van het RSV werd definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 12 december 2003 en een gedeeltelijke herziening werd op 17 december 2011 vastgesteld.

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt de juridische basis voor gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Rijkevorsel is gesitueerd in het buitengebied, meer bepaald in de Noorderkempen, en is niet geselecteerd als economisch knooppunt. Het dichtstbijzijnde kleinstedelijk gebied ligt in de naburige gemeente Hoogstraten.

Historisch gegroeide bedrijven

Historisch gegroeide bedrijven, in gemeenten die niet als economisch knooppunt zijn aangewezen, worden individueel beoordeeld, zodat voor elk afzonderlijk een passende oplossing kan worden uitgewerkt. Aangezien Rijkevorsel niet tot het stedelijk gebied behoort en evenmin als economisch knooppunt is geselecteerd, wordt het historisch gegroeide bedrijf individueel onderzocht en geëvalueerd. Uit het planologisch attest kan worden afgeleid dat de uitbreiding op de huidige locatie als wenselijk wordt beschouwd.

Infrastructuur

Waterwegen

Het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten behoort tot het secundaire net, waar een maximale integratie van de verschillende functies zijnde vervoer, recreatie, landschap en waterwinning wordt nagestreefd.

2.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: conceptnota

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. De strategische visie van het BRV omvat een toekomstbeeld en een overzicht van de voornaamste beleidsopties op lange termijn, met name de strategische ruimtelijke doelstellingen van de Vlaamse regering.

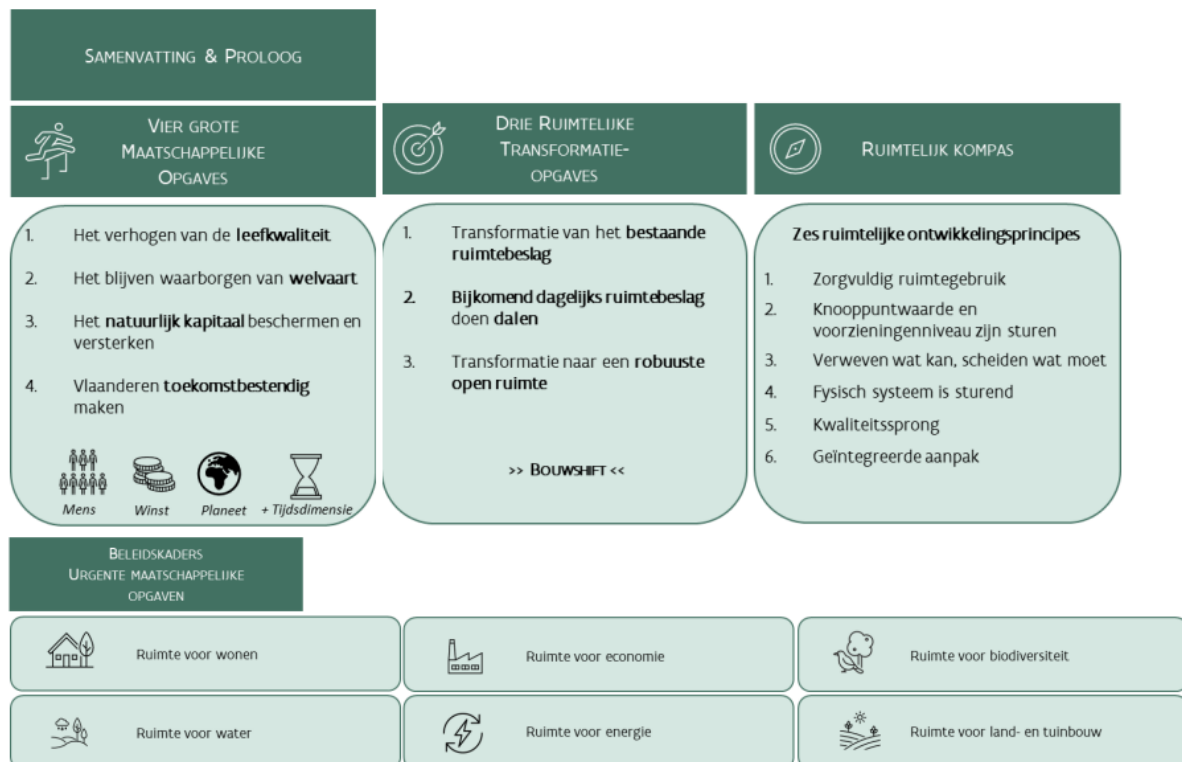
De Vlaamse Regering heeft op 14 juli 2025 een conceptnota goedgekeurd voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Deze nota bouwt verder op een strategische visie die de Vlaamse Regering in 2018 heeft goedgekeurd en geeft de richting aan voor een volwaardig en definitief beleidsplan. De goedkeuring van de conceptnota is de eerste stap in de formele procedure om tot een BRV te komen. De dialoognota introduceert vier grote maatschappelijke opgaves, drie ruimtelijke transformatieopgaven en een ruimtelijk kompas met zes ontwikkelingsprincipes.

Beleidskader: Ruimte voor economie

In het beleidskader 'Ruimte voor economie' staat ruimtezuinig ruimtegebruik centraal. Het vertrekt van de transformatie van bestaande bedrijventerreinen en het efficiënter benutten van de reeds ingenomen en beschikbare ruimte voor economische activiteiten. Watergebonden bedrijventerreinen krijgen daarbij een sleutelrol.

Binnen dit beleidskader zijn er vier pijlers uitgewerkt, waaronder de ruimte voor ondernemingen. Prioritair moet bewerkstelligd worden dat de vraag naar nieuw in te nemen ruimte kan beperkt worden door ondernemingen op hun bestaande locatie meer groeimogelijkheden te bieden, zowel op bedrijventerreinen als op verweven werklocaties.

Het bedrijf Staalbeton is gevestigd op een bedrijventerrein dat is bestemd voor milieubelastende industrie (niet-verweefbare activiteiten). Binnen het beleidskader 'Ruimte voor economie' betekent dit dat het terrein kan bijdragen aan ruimtezuinig gebruik.



Figuur 2-1: Schematische voorstelling als leeswijzer van de conceptnota (bron: krachtlijnen voor het beleidsplan Ruimte)

2.2 Ruimtelijke beleidsplannen – structuurplannen op lokaal niveau

2.2.1 Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen

Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen bevat de visie op de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie Antwerpen tot 2050. Het bestaat enerzijds uit de strategische visie voor de lange termijn en anderzijds uit een set van beleidskaders die op middellange termijn zorgen voor de uitvoering van die visie.

Op 26 oktober 2023 werd het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen definitief vastgesteld. Het is van kracht sinds 13 februari 2024 en verving hiermee het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.

Strategische visie

In het beleidsplan Ruimte Antwerpen worden er vier ruimtelijke principes geformuleerd die aan de basis liggen van zowel de strategische visie als van het provinciaal ruimtelijk beleid:

- Zuinig ruimtegebruik: meer doen met dezelfde ruimte
- Veerkracht: ruimte die tegen een stoot kan
- Nabijheid en bereikbaarheid: ruimte en mobiliteit versterken elkaar
- Eigenheid: een open dialoog tussen de lokale eigenheid en nieuwe maatschappelijke trends

Uit deze vier ruimtelijke principes (en zeven bijhorende strategieën) zijn er drie beleidskaders opgemaakt die deze principes en strategieën concretiseren. De beleidskaders focussen op de elementen waarop de provincie wil inzetten of waarin ze zelf een rol kunnen spelen.

Het beleidskader 'Verdichten en ontlichten van de ruimte' is voor dit GRUP het meest relevant. De provincie streeft naar het juiste bedrijf op de juiste plek door optimalisering, herstructurering en verdichten van goed gelegen locaties.

Vanuit het uitgangspunt 'behoud van ruimte, niet van plek' wordt maximaal ingezet op het behouden van de bestaande capaciteit. Op goed gelegen locaties zetten we in op hoger rendement, optimalisatie en herstructurering.

Provincie Antwerpen voert een locatiebeleid gericht op maximale overeenkomst tussen kenmerken van een locatie en die van de activiteit. Dit gebeurt op basis van mobiliteit, nabijheid, hinder, milieu-impact, grootte en potenties voor circulariteit. Plekken met een hoge knoopwaarde worden ingezet voor dynamische activiteiten, waaronder bedrijvigheid.

2.2.2 Ruimtelijk Structuurplan Rijkevorsel

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van de gemeente Rijkevorsel werd (gedeeltelijk) goedgekeurd op 5 maart 2009.

Gewenste ruimtelijke structuur

De gewenste ruimtelijke structuur van Rijkevorsel bestaat uit een 5-tal doelstellingen, waaronder het opvangen en ondersteunen van de lokale tewerkstelling: De gemeente wenst voldoende aandacht te geven aan de grotere, regionale bedrijven in de gemeente welke veelal voor een belangrijke lokale tewerkstelling zorgen. Deze bedrijven zijn veelal historisch gegroeid in de gemeente. De gemeente wenst deze bedrijven ten volle te ondersteunen en na te gaan onder welke vorm deze bedrijven op hun huidige locaties verder kunnen ontwikkeld worden.

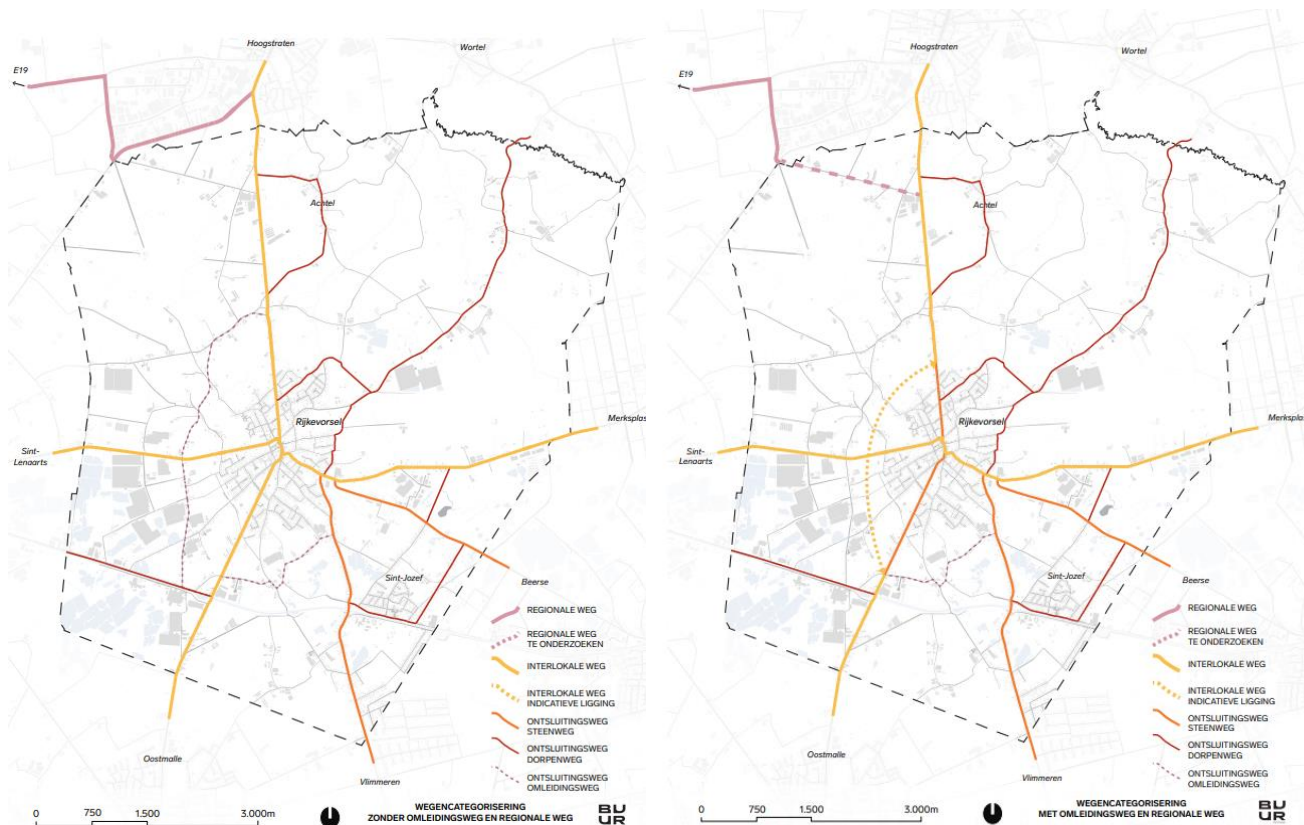
Langsheen het plangebied loopt een lokale ecologische verbinding. Het kanaal wordt aangeduid als natuurverbingsgebied op provinciaal niveau. Het Looi wordt aangeduid als te ontwikkelen industriegebied (GRS dateert van 2009). Op het ogenblik van het GRS wordt gesteld dat 'Het Looi' nog slechts gedeeltelijk ingevuld is door het groter, regionaal bedrijventerrein Van Roey, het moederbedrijf van Staalbeton NV. Er wordt tevens aangegeven dat Van Roey op middellange termijn gebruik wenst te maken van een deel van het nog niet ontwikkelde bedrijventerrein om de hoofdzetel te herlokaliseren en de bestaande activiteiten uit te breiden. De resterende percelen zouden door de gemeente ingevuld worden als lokaal bedrijventerrein, met omvorming van de planologische bestemming van 'milieubelastende industriële bedrijven' naar 'zone voor KMO en ambachtelijke bedrijven'.

Intussen werd de herlokalisatie van de hoofdzetel verwezenlijkt. De resterende percelen van het bedrijventerrein 'Het Looi' werden ingenomen door KMO. De herbestemming van 'milieubelastende industriële bedrijven' naar 'zone voor KMO en ambachtelijke bedrijven' is op de dag van vandaag nog niet gebeurd.

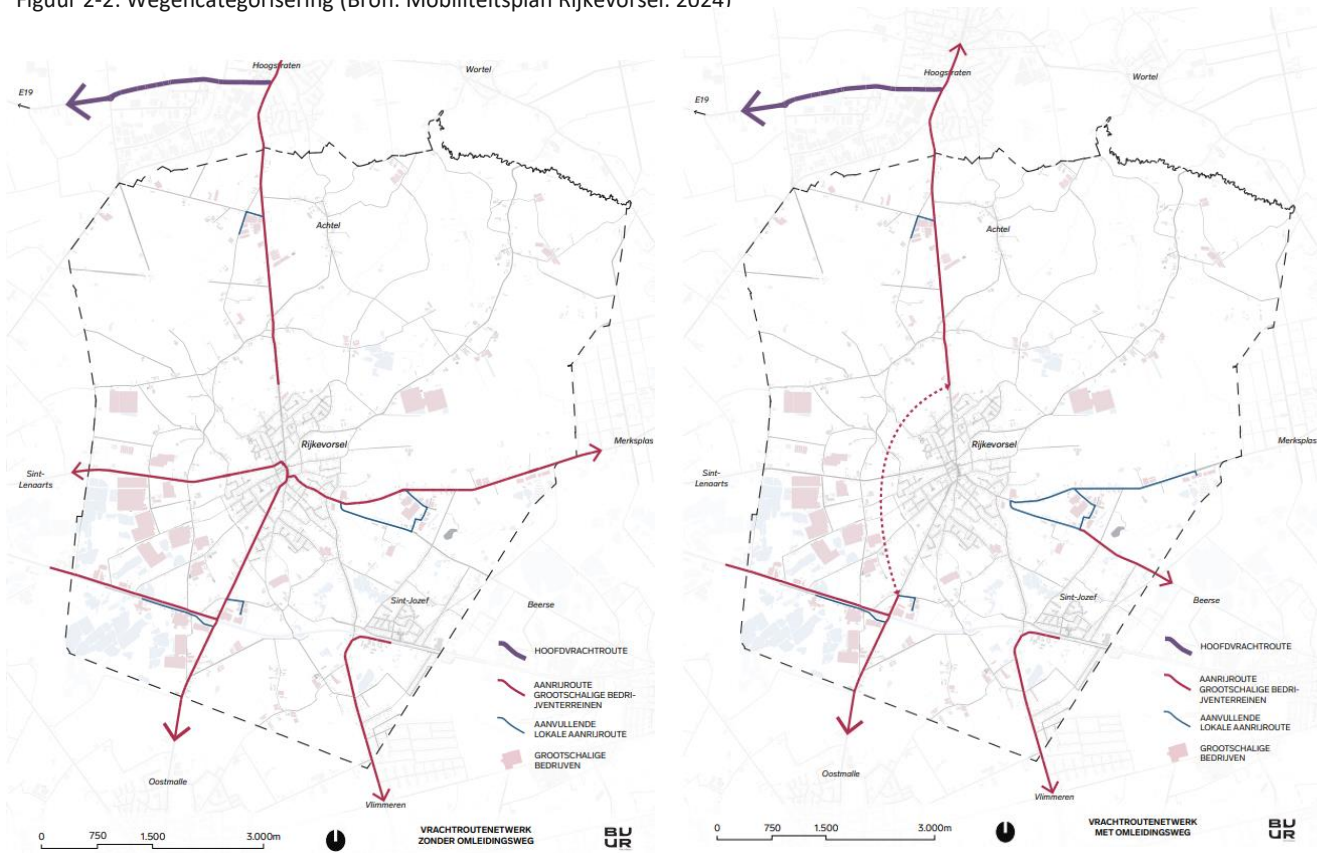
2.2.3 Mobiliteitsplan Rijkevorsel

In de zitting van 25 november 2024 werd het gemeentelijk mobiliteitsplan door de gemeenteraad definitief vastgesteld.

De dichtsbijzijnde hoofdwegen zijn de E19 en de E34. In het mobiliteitsplan worden twee scenario's besproken. In het eerste scenario wordt een interlokale omleidingsweg of rondweg voorzien die de dorpskern zal ontlasten van het bovenlokaal noord-zuid-verkeer. Tweede scenario is de huidige situatie zonder omleidingsweg. De Oostmalsesteenweg wordt volgens de wegcategorisering zonder omleidingsweg aangeduid als interlokale weg. In het scenario met omleidingsweg wordt de Oostmalsesteenweg verdeeld in enerzijds een interlokale weg en een ontsluitingsweg (richting het centrum van Rijkevorsel). De omleidingsweg bevindt zich t.h.v. het bedrijf Staalbeton en loopt via Het Looi richting het kruispunt De Parre. Aangezien het bedrijf is gelegen langs de N14 (Oostmalsesteenweg), kan het vrachtverkeer in beide scenario's ter hoogte van Zoersel de E34 en via het kanaal ter hoogte van Brecht de E19 bereiken.



Figuur 2-2: Wegencategorisering (Bron: Mobiliteitsplan Rijkevorsel, 2024)



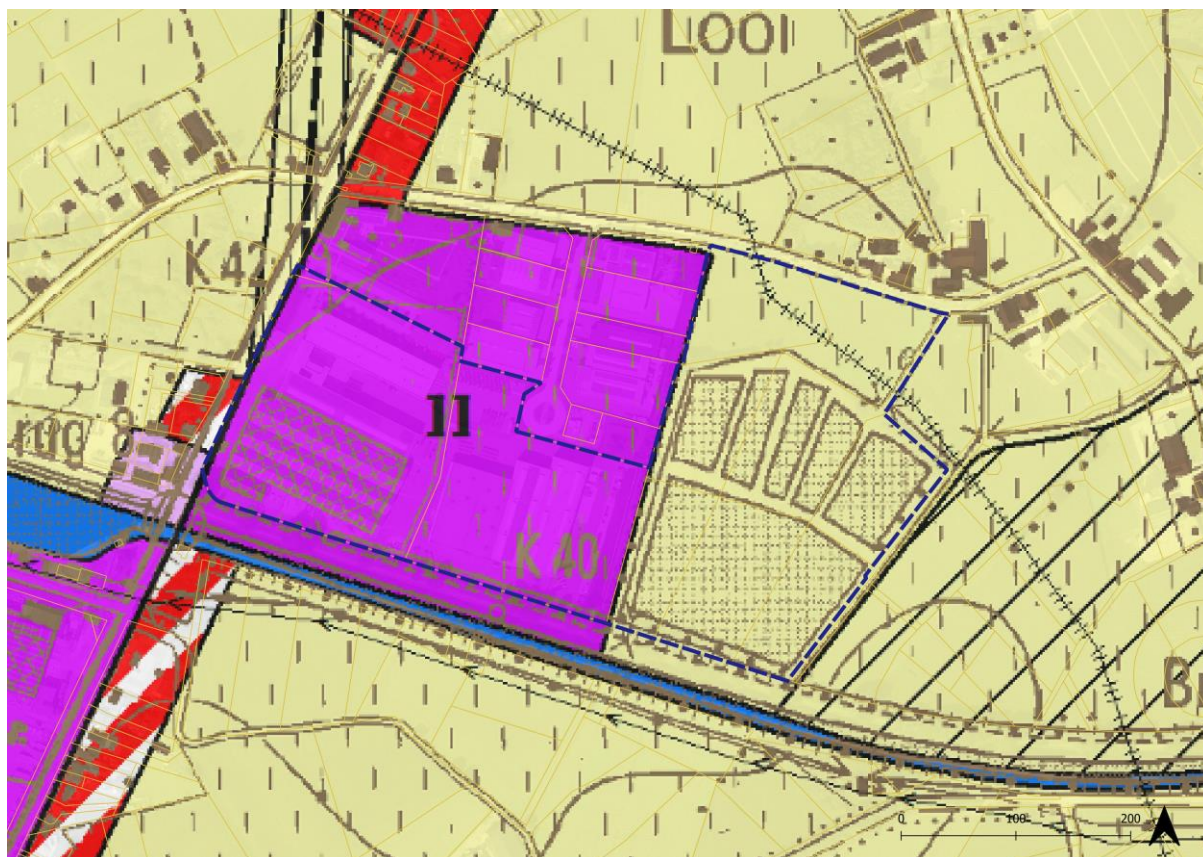
Figuur 2-3: Vrachtroutenetwerk (Bron: Mobiliteitsplan Rijkevorsel, 2024)

2.3 Relevante bestemmingsplannen en RUP's

2.3.1 Gewestplan

Volgens het Gewestplan (gewestplan Turnhout, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 30 september 1977) ligt het voorliggende studiegebied GRUP in milieubelastend industriegebied. De voorziene uitbreiding in het oosten van het studiegebied GRUP ligt in agrarisch gebied. Dat agrarisch gebied is beleidsmatig herbevestigd door de Vlaamse Regering (HAG).

Noemenswaardig – een mogelijke ruimtelijke randvoorwaarde in het onderzoek naar inrichtingsalternatieven binnen voorliggend planproces - is de reservatiestrook voor de Leidingstraat, die zijn verloop kent ten noordoosten van het bestaande industriegebied.



Figuur 2-4: Situering studiegebied GRUP ten opzichte van het gewestplan Turnhout (30.09.1977)

2.3.2 Beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied (HAG)

In uitvoering van het RSV stelde de Vlaamse overheid tussen 2004 en 2009 een gebiedsgerichte ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos op in overleg met de lokale besturen en middenveldorganisaties voor dertien buitengebiedregio's. Op basis van deze ruimtelijke visies herbevestigde de Vlaamse Regering de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen voor ca. 538.000 ha agrarisch gebied.

De open ruimte rondom het huidige industriegebied – overeenkomend met de gewestplanbestemming 'landbouw' – is zo beleidsmatig herbevestigd als agrarisch gebied.



Figuur 2-5: Situering studiegebied GRUP t.a.v. herbevestigd agrarisch gebied

2.4 Planologisch attest Staalbeton

De aanvraag van het bedrijf Staalbeton tot planologisch attest werd op 9 november 2023 volledig en ontvankelijk verklaard door de gemeente Rijkevorsel en werd voor verdere behandeling toegewezen aan de Vlaamse Overheid. Op 20 december 2024 verkreeg Staalbeton een voorwaardelijk gunstig planologisch attest voor de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten op de bedrijfssite.

Concreet heeft Staalbeton NV in de aanvraag tot het verkrijgen van een planologisch attest de volgende uitbreidingsvragen op korte termijn:

- Een uitbreiding met één vrijstaande loods van 2.646 m² voor productie/opslag met 11 poorten voor vrachtwagens,
- Een uitbreiding met een tweede vrijstaande loods van 4.265 m² voor productie/opslag met 12 poorten voor vrachtwagens,
- Een bijkomende verharding voor het circuleren/manoeuvreren van vrachtwagens,
- Diverse bijkomende verhardingen (opslagzones) voor afgewerkte producten,
- Diverse bijkomende verhardingen voor het plaatsen van verplaatsbare constructies,
- Het inrichten van een nieuwe groene bufferzone aan de uiterste oostzijde van het terrein,
- Het aanleggen van een nieuwe wadi aan de uiterste oostzijde van het terrein.

Binnen dezelfde beweging worden de bestaande wadi, de bestaande groenbuffer en een deel van de bestaande verhardingen aan de oostzijde van het bestaande industrieterrein gesupprimeerd.

Concreet houdt bovenstaand programma in dat Staalbeton NV een totale oppervlakte (verhard + onverhard) van 45.193,85m² nodig heeft om op korte termijn aan zijn ruimtelijke behoeftes te kunnen voldoen.



Figuur 2-6: Uitbreidingsvraag op de korte termijn.

Voor de lange termijn heeft het bedrijf de volgende uitbreidingsvragen geformuleerd:

- Omzetting agrarisch gebied tot aan de Kleine Mark (behalve perceel E52D) naar industriegebied met buffergebied,
- Uitbreiding loodsen tot een maximale oppervlakte van 27.668 m² en 17.136 m² wegenis (inclusief zone D),
- Groene buffer van 9.975 m²,
- Wadi van 9.871 m².



Figuur 2-7: Uitbreidingsvraag op de lange termijn.

2.4.1 Standpunt met betrekking tot het behoud van het bedrijf op de plaats waar het gevestigd is

Staalbeton wordt in het planologisch attest beschouwd als een historisch gegroeid bedrijf. Het behoud van het historisch gegroeid bedrijf Staalbeton op de huidige locatie is verantwoord en wordt gunstig beoordeeld. Het bedrijf is historisch, geografisch en functioneel verankerd op de site in Rijkevorsel, waar het bedrijf gesticht is en waar tot vandaag een belangrijke productievestiging en de hoofdzetel van het bedrijf gevestigd zijn. Een belangrijk deel van de werknemers is gehuisvest in de directe omgeving.

Een verplaatsing van de productieactiviteiten naar een andere locatie is vanuit ruimtelijk oogpunt niet aan de orde. Het bedrijf heeft uitgebreid mogelijke alternatieven naar locatie, inrichting en programma onderzocht. Een uitbreiding aansluitend op de huidige locatie komt hier naar voor als het ruimtelijk meest wenselijke scenario dat momenteel uitvoerbaar is.

2.4.2 Standpunt met betrekking tot ontwikkelingsmogelijkheden: korte termijn

De uitbreiding op korte termijn zou concreet bestaan uit:

- Een uitbreiding met één vrijstaande loods van 2.646 m² voor productie/opslag met 11 poorten voor vrachtwagens;
- Een uitbreiding met een tweede vrijstaande loods (4.265 m²) voor productie/opslag met 12 poorten voor vrachtwagens;
- Een bijkomende verharding voor het circuleren/manoeuvreren van vrachtwagens;
- Diverse bijkomende verhardingen (opslagzones) voor afgewerkte producten;
- Diverse bijkomende verhardingen voor het plaatsen van verplaatsbare constructies;
- Het inrichten van een nieuwe groene bufferzone aan de uiterste oostzijde van het terrein;
- Het aanleggen van een nieuwe WADI aan de uiterste oostzijde van het terrein.

Binnen dezelfde beweging worden de bestaande WADI, de bestaande groenbuffer en een deel van de bestaande verhardingen aan de oostzijde van het bestaande industrieterrein gesupprimeerd.

Concreet houdt bovenstaand programma in dat Staalbeton NV een totale oppervlakte (verhard + onverhard) van 45.193,85m² nodig heeft om op korte termijn aan zijn ruimtelijke behoeftes te kunnen voldoen.

De aanvraag voor de korte termijn wordt in het planologisch attest voorwaardelijk gunstig beoordeeld.

Voor de korte termijn gelden volgende voorwaarden:

- Maximaal voor 60% van de werknemers een parkeerplaats en minimum voor 40% van de werknemers een fietsenstalling te voorzien.
- Een bedrijfsvervoersplan om het woon-werk verkeer te verduurzamen.
- Voor de werknemers die via de F15 van/naar het werk fietsen een toegang te voorzien aan de zijde van het jaagpad

2.4.3 Standpunt met betrekking tot ontwikkelingsmogelijkheden: lange termijn

Op de lange termijn worden er in totaal vier fases voor de uitbreiding van de Staalbeton NV voorzien (gebouwen/loodsen A tot en met D). De totale oppervlakte van de nieuwe loodsen/gebouwen bedraagt 27.668 m²). De totale oppervlakte bijkomende circulatie/wegenis bedraagt 17.136,26 m². Er wordt uitdrukkelijk voor geopteerd om geen nieuwe, openbare wegnis (wegenstructuur) te creëren. Staalbeton NV gebruikt de ruimte tussen de loodsen als polyvalente ruimte voor circulatie, manoeuvreren, parkeren, stockeren en als tijdelijke opslagzone.

De aanvrager maakt de ontwikkeling van zone D (2.528 m²) afhankelijk van de voortgang in het GRUP Leidingstraat. Indien de leidingstraat hier niet ingericht dient te worden zal deze zone

ingenomen worden door een nieuwe loods, weliswaar met een mogelijke beperking naar de toegestane functies. Indien de leidingstraat hier ingericht wordt, zal deze zone eenvoudigweg aangeplant worden en fungeren als visuele buffer.

Langs de westelijke zijde voorziet het plan een groene buffer van 9.975,35 m² en een wadi van 9.870,87 m². Indien de Leidingstraat hier gerealiseerd zou worden en gebouw D dus niet, zal de groenbuffer 19.180,27 m² bedragen. De oppervlakte van de wadi blijft in dit geval 9.870,87 m².

De aanvraag voor de lange termijn wordt in het planologisch attest voorwaardelijk gunstig beoordeeld.

Aangezien de ontwikkeling van zone D enkel wordt gemotiveerd aan de hand van een mogelijke toekomstige ruimtebehoefte, en de reservatiestrook van het gewestplan gevrijwaard dient te blijven, wordt deze ontwikkeling uitgesloten van het attest.

De mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid voor Staalbeton zijn voldoende onderzocht en worden als niet opportuun beschouwd. De site leent zich echter uitstekend voor de watergebonden bedrijvigheid. Dit kan vastgelegd worden in een herbestemming van de huidige en toekomstige bedrijfssite, aan de hand van een nabestemming.

Gezien de recente herbestemming en invulling van de noordelijke bedrijfszone als KMO-site, wordt een onteigening en herbestemming in functie van de uitbreiding van Staalbeton als niet opportuun beschouwd. Dit sluit echter niet dat het gebied zich eerder leent tot watergebonden bedrijvigheid. De huidige invulling van verweefbare, kleinschalige bedrijvigheid is hier tegenstrijdig mee en is ruimtelijk niet wenselijk. Dit kan rechtgezet worden in een herbestemming, waarbij het opportuun is om de huidige KMO-site en de site Staalbeton als één plangebied te beschouwen.

Voor de lange termijn gelden volgende voorwaarden:

- Bijkomende bedrijfsruimte dient maximaal binnen het bestaande ruimtebeslag van het bedrijf worden gezocht voordat de aanpalende open ruimte wordt aangesneden.
- Maximaal voor 60% van de werknemers een parkeerplaats en minimum voor 40% van de werknemers een fietsenstalling te voorzien.
- Een bedrijfsvervoersplan om het woon-werk verkeer te verduurzamen.
- Voor de werknemers die via de F15 van/naar het werk fietsen een toegang te voorzien aan de zijde van het jaagpad.
- Bij stopzetting van het bedrijf dient de site te worden herbestemd in functie van watergebonden bedrijvigheid.
- De aanpalende KMO-site wordt mee in afweging genomen in functie van de lange termijnbehoefte voor bedrijvigheid.

3 Planvoornemen

3.1 Plandoelstelling

De doelstelling voor de opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is het bieden van uitbreidingsmogelijkheden voor het historisch gegroeid bedrijf Staalbeton in Rijkevorsel. Het GRUP geeft daarbij ook uitvoering aan het recent planologisch attest en beoogt de creatie van een overzichtelijke, planologische situatie ter hoogte van de site. Het bepaalt de mogelijkheden voor de invulling van de ruimtebehoefte op zowel korte als lange termijn, rekening houdend met de randvoorwaarden opgelegd in het planologisch attest.

Het bieden van uitbreidingsmogelijkheden aan het bedrijf gaat gepaard met een uitbreiding van de ruimte bestemd voor bedrijvigheid. Hierbij wordt een zogenaamde zachte bestemming herbestemd naar de bestemmingscategorie bedrijvigheid. Om deze ruimte-inname te compenseren voorziet voorliggend planproces in een planologische compensatie (zie onderdeel 3.3).

3.2 Planingrepen

De planingrepen uit het planologisch attest zijn slechts van toepassing op een deel van het studiegebied GRUP in dit planinitiatief. Er wordt een ruimer studiegebied GRUP in rekening genomen om te kunnen voldoen aan de verschillende voorwaarden uit het planologisch attest en om een planologisch leesbaar en transparant overzicht te scheppen voor de bedrijfssite en zijn beoogde uitbreiding.

Algemeen worden volgende ingrepen vooropgesteld:

- Uitbreiding zone voor bedrijvigheid
- Mobiliteit en circulatie
- Watergebonden bedrijvigheid
- Ruimte voor water en landschappelijke inkleding

3.2.1 Uitbreiding zone voor bedrijvigheid

De huidige bedrijfssite van het bedrijf Staalbeton is reeds volledig benut, waardoor uitbreiding voor het bedrijf binnen het bestaande ruimtebeslag niet meer mogelijk is. Om de productie van het bedrijf optimaal te laten draaien, is er behoefte aan bijkomende productieoppervlakte en opslagruimte. De uitbreiding van de bedrijfssite is noodzakelijk om in te spelen op de huidige en toekomstige ruimtelijke noden van het bedrijf. Het betreft hierbij een uitbreiding richting het oosten¹. Deze percelen zijn op heden bestemd als agrarisch gebied en zullen worden herbestemd naar bedrijvigheid.

De gewenste uitbreiding van het bedrijf werd voorwaardelijk goedgekeurd¹ en voorziet in nieuwe productiehallen, circulatieruimte en bijkomende opslagruimte.

Het onderzoeken van een geëigende bestemming voor deze goedgekeurde uitbreiding is de directe aanleiding voor de opmaak van voorliggend planinitiatief. De planingrepen in het planologisch attest worden opgesplitst in een korte en een langetermijnvisie. Voor de planingrepen op korte termijn werd een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend op 22 oktober 2025.

Korte termijn²:

- Een uitbreiding met één vrijstaande loods van 2.646 m² voor productie/opslag;

¹ Cf. (voorwaardelijke) goedkeuring van het planologisch attest (zie onderdeel 2.5).

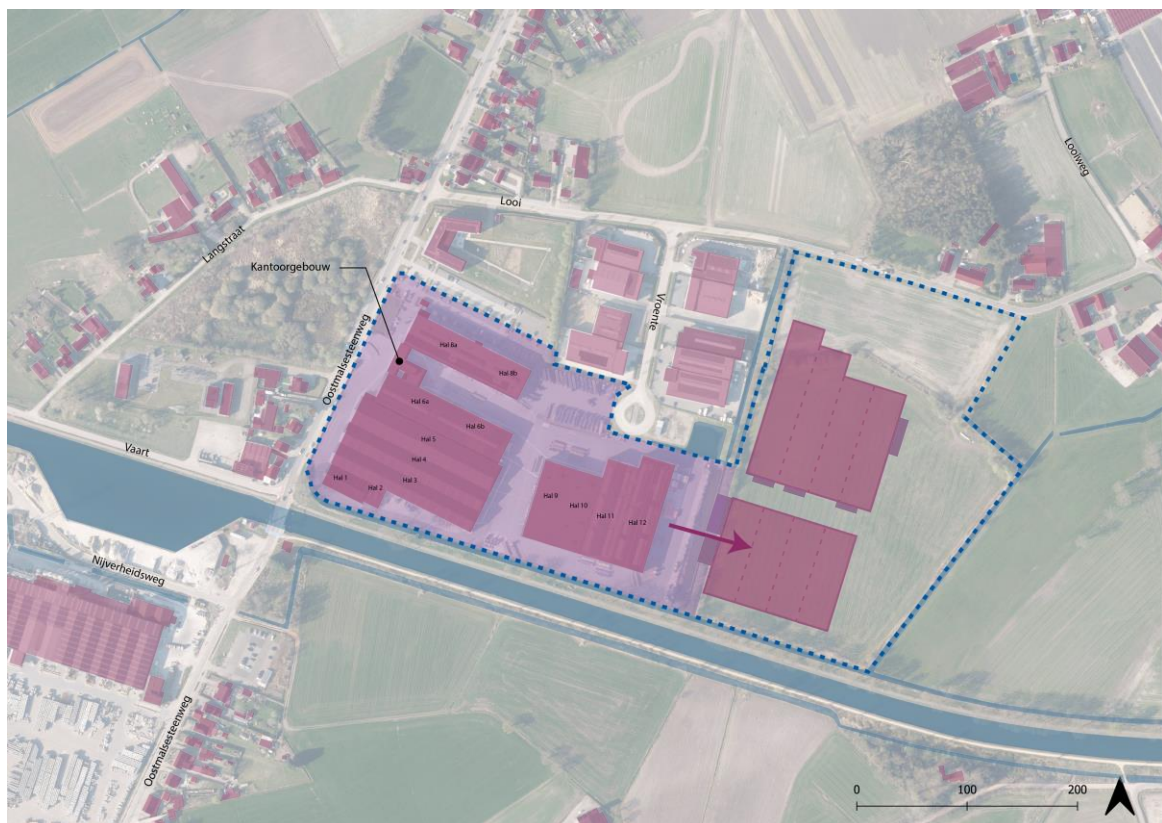
² Cf. (voorwaardelijke) goedkeuring van het planologisch attest (zie onderdeel 2.4.2).

- Een uitbreiding met een tweede vrijstaande loods (4.265 m²) voor productie/opslag
- Bijkomende verharding voor:
 - o het circuleren/manoeuvreren van vrachtwagens;
 - o opslag voor afgewerkte producten;
 - o het plaatsen van verplaatsbare constructies;
- Inrichten van een nieuwe groene bufferzone;
- Aanleggen van een nieuwe WADI.

Lange termijn³:

- Een uitbreiding met nieuwe loodsen/gebouwen met totale oppervlakte van 27.668m²;
- Bijkomende verharding voor circulatie van ca. 17.136m²;
- De inrichting van een groene buffer en wadi.

Deze zijn het onderwerp van verder onderzoek in voorliggend GRUP.



Figuur 3-1: Uitbreiding bedrijf

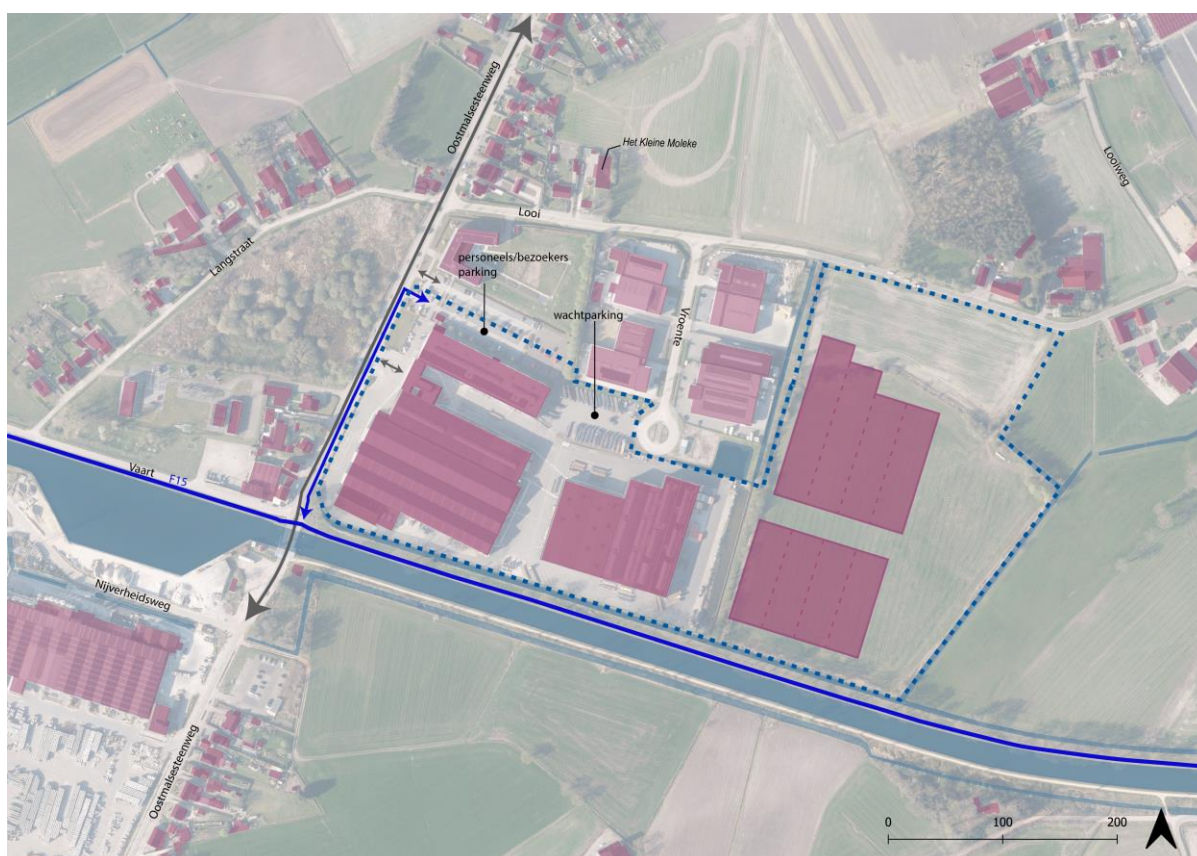
³ Cf. (voorwaardelijke) goedkeuring van het planologisch attest (zie onderdeel 2.4.3).

3.2.2 Mobiliteit en circulatie

De hoofdontsluiting van het bedrijf bevindt zich aan de Oostmalsesteenweg (N14), waar zowel vrachtwagens, werknemers als bezoekers het terrein bereiken. Daarnaast is er langs de Vroente een bijkomende toegang, voornamelijk bestemd voor de wachtparking en een deel van de uitgaande vrachttransporten. In het voorliggende plan wordt voorzien dat de ontsluiting uitsluitend via de Oostmalsesteenweg zal gebeuren. Op die manier wordt de straat Looi en de nabijgelegen kleuterschool 'Het Moleke' ontlast van zwaar verkeer.

Ten zuiden van het plangebied bevindt zich de fietssnelweg F15, die Antwerpen met Turnhout verbindt. In het planologisch attest is als voorwaarde opgenomen dat er een verbinding moet worden voorzien tussen de bedrijfssite en de F15. Aangezien fietsers om veiligheidsredenen niet vrij kunnen circuleren op het bedrijventerrein wegens het aanwezige zware verkeer, wordt er gezocht naar een alternatief. Bovendien ligt de F15 door het aanwezige reliëf hoger dan het bedrijventerrein, waardoor een rechtstreekse aansluiting minder gewenst is. Langs de Oostmalsesteenweg is al een vrijliggend fietspad aanwezig, dat bovendien aansluit op de fietsenstalling.

Het GRUP streeft naar een duurzame modal shift, met meer aandacht voor fietsgebruik en minder autoverkeer. In het planologisch attest is vastgelegd dat het aantal parkeerplaatsen overeenkomt met maximaal 60% van het aantal werknemers, en dat het aantal fietsstalplaatsen overeenkomt met minstens 40% van het aantal werknemers. Deze voorwaarden zijn haalbaar dankzij de gunstige ligging van de site: gelegen naast de fietssnelweg, op slechts 500 meter van een bushalte aan de N14 en 87% van de werknemers die binnen een straal van 15 kilometer wonen. De site is dus uitstekend bereikbaar via alternatieve vervoersmodi.



Figuur 3-2: Mobiliteit en circulatie

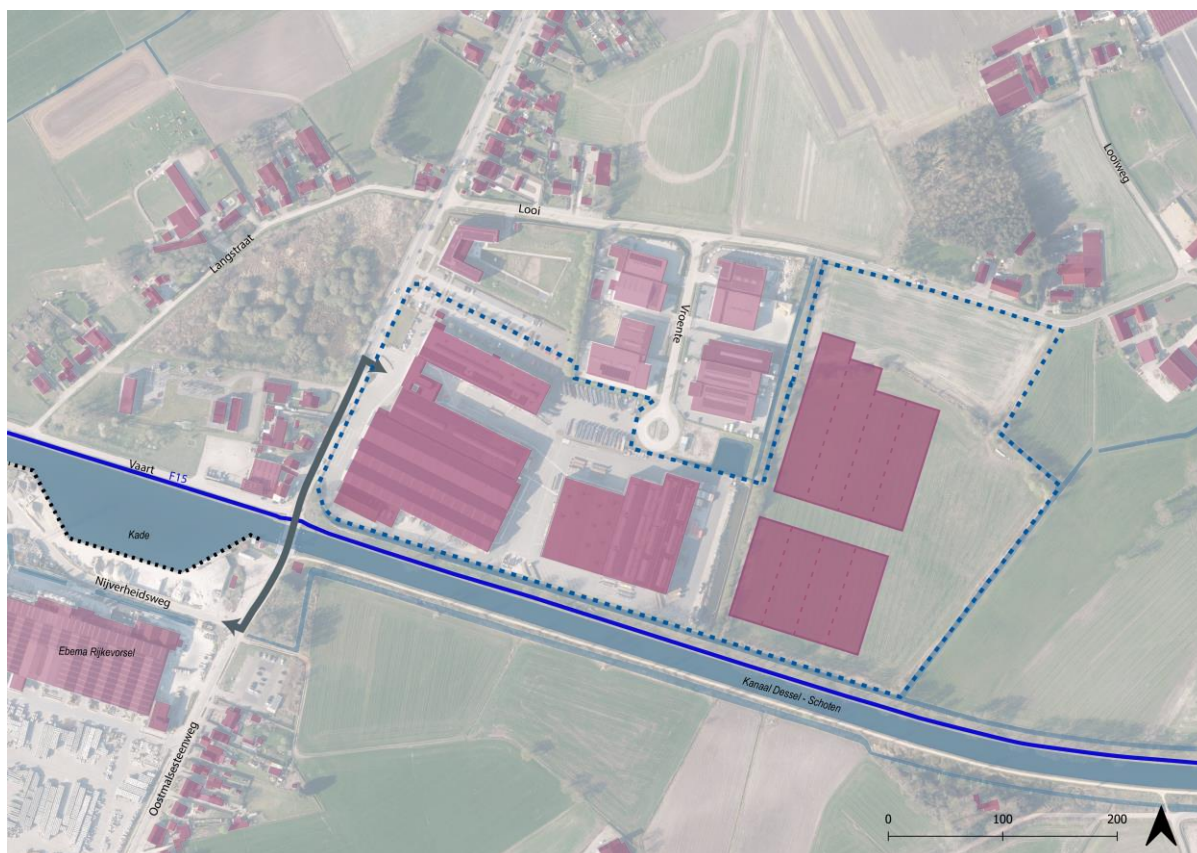
3.2.3 Watergebonden bedrijvigheid

Bestaande bedrijf

Staalbeton NV beschikt, net zoals het gros van de bedrijven die grenzen aan het kanaal, zelf niet over een uitgeruste laad- en loszone ter hoogte van het aangrenzende kanaal Dessel-Schoten. Ondanks het feit dat het kanaal in hoofdzaak een economische functie vervult, vormt de aanwezigheid van de fietssnelweg F15 een bemoeilijkende factor voor de inrichting van een (verkeersveilige) kade. In het verleden heeft het bedrijf al beroep gedaan op de kade van het nabijgelegen bedrijf Ebema, aan de overzijde van de Oostmalsesteenweg. Omwille van de kostprijs is transport over water voorlopig niet structureel ontwikkeld. Het is evenwel de intentie om de optie van transport over water via de kade van Ebema opnieuw en ten gronde te onderzoeken en dan met name voor de aanvoer van goederen. Vandaag wordt reeds een deel van de aanvoer vanuit het buitenland via het water getransporteerd tot aan een overslagpunt, waarna het transport verder over de weg tot aan het bedrijf verloopt. De bestemming van de afgewerkte producten is steeds een bouwwerf, waarbij het slechts sporadisch voorkomt dat de werf goed bereikbaar is via het water. De mogelijkheden van watergebonden bedrijvigheid worden derhalve ten gronde onderzocht in het verder verloop van het planproces.

Nabestemming bedrijvigheid

Voor bedrijven die grenzen aan het kanaal en de mogelijkheid hebben om gebruik te maken van een nabijgelegen kade, is het wenselijk om watergebonden activiteiten te voorzien. In het verdere planningsproces wordt onderzocht of een nabestemming als watergebonden bedrijvigheid mogelijk is. Dit impliceert dat een substantieel deel van de aan- en afvoer van basisgrondstoffen en/of (half)afgewerkte producten via het water kan plaatsvinden, of dat het gebruik van water een wezenlijk onderdeel vormt van het productieproces.



Figuur 3-3: Watergebonden bedrijvigheid

3.2.4 Ruimte voor water en landschappelijke integratie

Alle hemelwater dat afkomstig is van de verhardingen en gebouwen zal worden opgevangen in een nieuw aan te leggen, ruime hemelwaterwadi. Binnen het studiegebied GRUP wordt onderzocht op welke locatie dit hemelwater het best kan worden opgevangen. Er wordt eveneens onderzocht hoe de site zo optimaal mogelijk kan worden geïntegreerd in haar omgeving.

De ruimte voor water schikt zich zo voor de koppeling met een gedegen landschappelijke integratie. Aangezien het gebouw D, in het noorden van de uitbreidingszone, uitgesloten werd uit het planologisch attest ontstaat er een tweede zone waar een wadi met bijhorende groenbuffering kan ingericht worden. Deze wordt als inrichtingsalternatief in het GRUP meegenomen. De locatie van de wadi bepaalt zo de inrichting van de groenbufferstructuren.

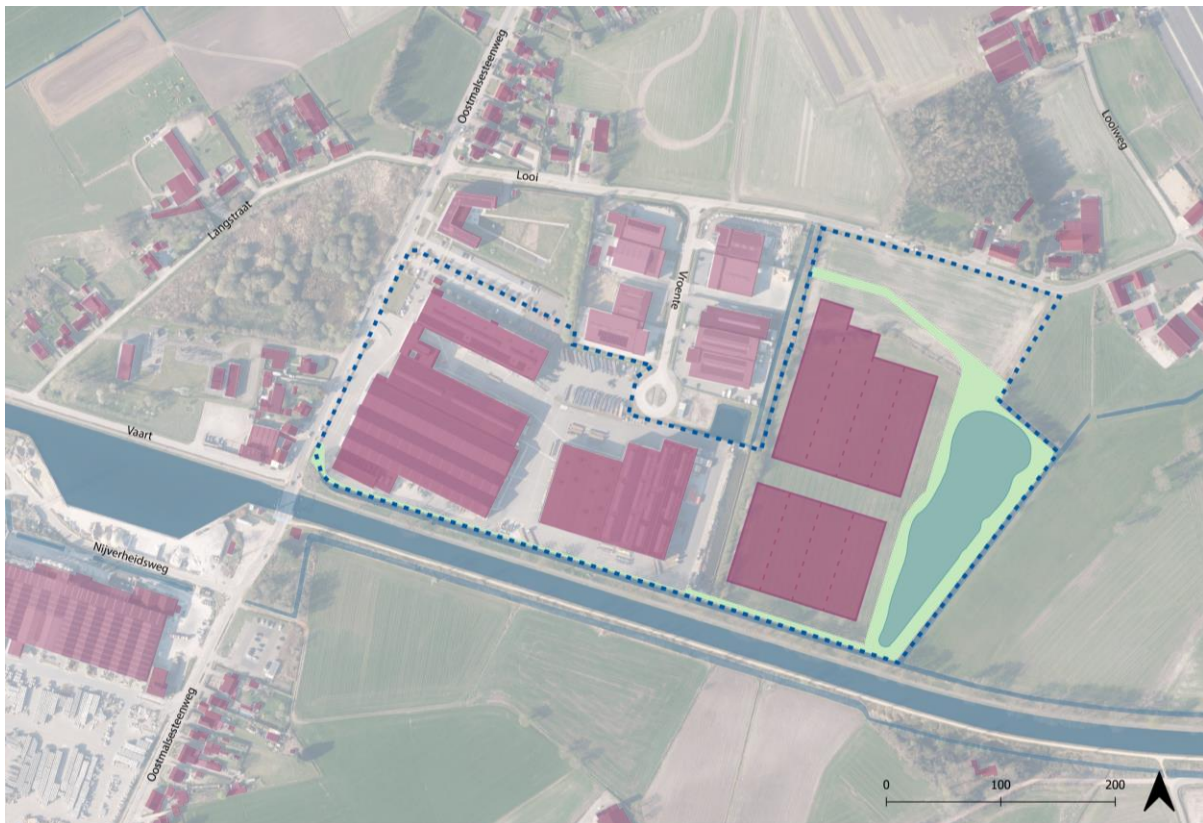
Zowel het waterverbruik als de afvalwaterproductie op de site is beperkt.

Er wordt geen significante toename van het waterverbruik verwacht in de geplande situatie. Enkel hemelwaterputten worden voorzien voor het gebruik in de nieuwe sanitaire voorzieningen. Voor de opvang en infiltratie van hemelwater wordt, naast enkele hemelwaterputten, een volledig nieuwe infiltratievoorziening van het type wadi aangelegd. De wadi in de aanvraag planologisch attest heeft een nuttige hoogte van ongeveer 30 cm, waardoor het volledige horizontale oppervlak als infiltratieoppervlakte kan worden beschouwd. Op die manier wordt niet alleen voldaan aan de vereiste buffercapaciteit, maar wordt ook aanzienlijk meer infiltratieoppervlakte gecreëerd dan strikt noodzakelijk.

Er zijn in het plangebied twee zones aangeduid als pluviaal overstroombaar in het huidig klimaat. In de zuidwestelijke zone zal het volume dat ingenomen wordt door gebouwen, moeten worden gecompenseerd door enkele bijkomende bufferputten. In de oostelijke zone is geen bebouwing noch verharding gepland.

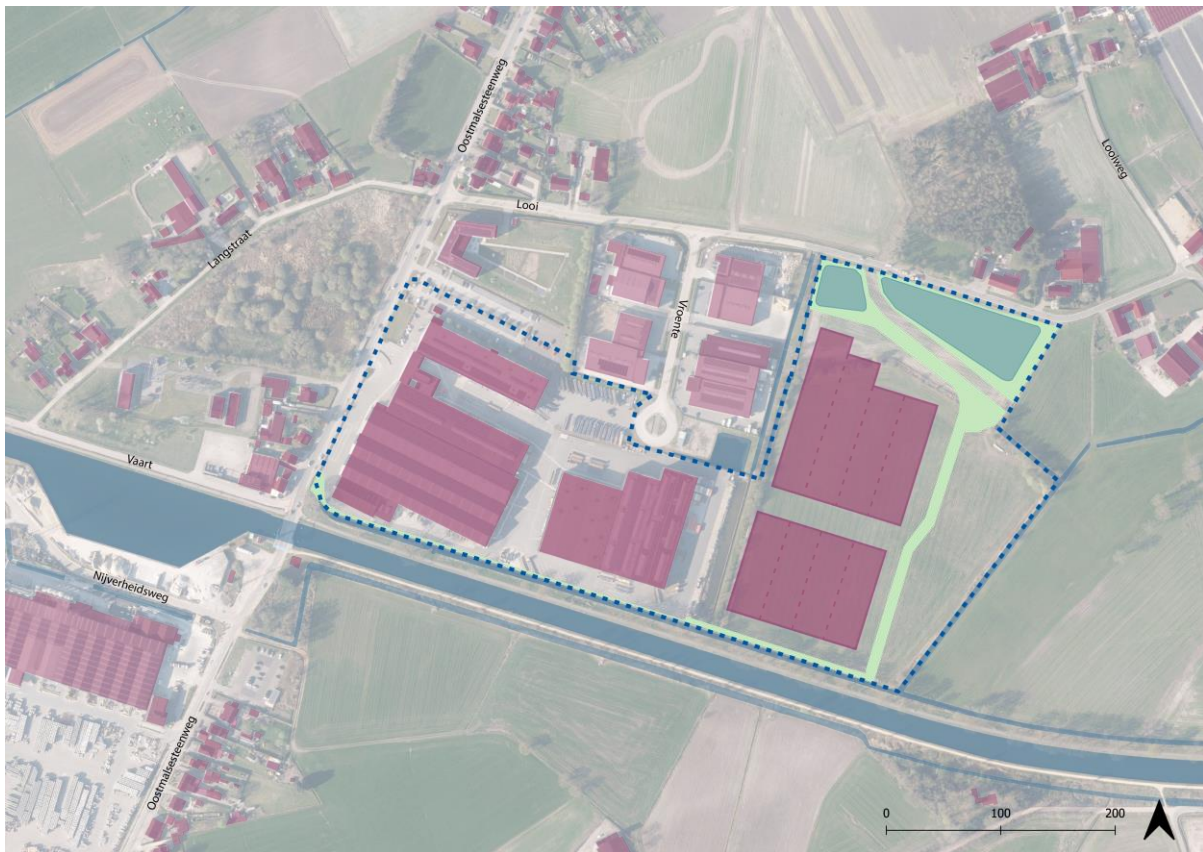
In het eerste scenario wordt de wadi in de oostelijke zone voorzien. In deze zone is er voldoende ruimte voor een ruime wadi. De wadi wordt hierbij ingebed in de groenbuffer met een minimale breedte van 15m, die langs de waterloop De Kleine Mark en de reservatiestrook wordt aangelegd. Deze wadi bevindt zich op het laagste punt, wat zorgt voor een ideale werking van de wadi. Om verstoring van de omgeving zoveel mogelijk te beperken, dient aan de oostzijde een voldoende brede groenbuffer te worden voorzien. Ten zuiden van de uitbreidingszone wordt bovendien een ecologische corridor (voor salamanders) ingericht.

Echter zorgt deze locatie van de wadi voor verdere aansnijding richting de open ruimte en inname van overstrominggevoelig gebied.



Figuur 3-4: Wadi en landschappelijke integratie - scenario 1

In het tweede scenario wordt de wadi aan de noordzijde van het uitbreidingsgebied geplaatst langs de reservatiestrook. Op die manier kan de oostelijke zijde van de uitbreidingszone gevrijwaard worden i.f.v. open ruimte. Er moet echter rekening worden gehouden met de bestaande ondergrondse aardgasleiding op 80 bar met een diameter van 600 mm, gelegen in de noordelijke zone van het uitbreidingsgebied. Daarnaast bevindt er zich ook een in dezelfde zone een geplande ondergrondse aardgasleiding op 84 bar met een diameter van 900 mm. Volgens de richtlijnen geldt hiervoor een minimaal aanbevolen veiligheidsafstand van 5 meter. Rekening houdende met deze veiligheidsafstanden wordt de wadi ingebed in de visuele groenbuffer, die langs de reservatiestrook en de oostzijde wordt aangelegd met een minimale breedte van 15m. Ook hier wordt een ecologische corridor (voor salamanders) voorzien ten zuiden van de uitbreidingszone langs de Kleine Mark.



Figuur 3-5: Wadi en landschappelijke integratie - scenario 2

3.3 Planologische compensatie

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) legt via artikel 2.2.6/1 een verplichte planologische compensatie op waarbij er netto geen toename mag zijn van bijkomende harde bestemmingen. De agrarische gebieden ressorteren onder de gebiedsaanduiding 'landbouw'. Die gelden als een 'zachte bestemming'. De beoogde bestemming behoort tot de gebiedscategorie bedrijvigheid en is dus een 'harde bestemming'. Die omzetting moet dus principieel gepaard gaan met een evenwaardige omzetting in de omgekeerde richting. De bevoegdheid voor de planologische compensatieplicht rust op de plannende overheid. In dit geval is dat het Vlaams Gewest. Vermits er nog een ruim aanbod aan woonuitbreidingsgebied beschikbaar is binnen de gemeente Rijkevorsel, opteert het Vlaamse Gewest ervoor om de ruimte voor planologische compensatie in de eerste plaats binnen de gemeentegrenzen te onderzoeken.

In voorliggend planinitiatief zal, afhankelijk van de planopties, ca. 6 ha zachte bestemming moeten worden gecompenseerd.

In volgend deel worden een aantal sites vooropgesteld die omwille van ligging, huidige bestemming, schaal en ruimtelijk-fysiologische kenmerken (bv. waterproblematiek) in aanmerking komen als gebied voor planologische compensatie voor de uitbreiding van het bedrijf Staalbeton. Bij de berekening van de oppervlakte voor een planologische compensatie wordt enkel rekening gehouden met gronden die een effectief landbouwgebruik kunnen hebben (blauwe contour). Om tot een logische afbakening van herbestemming te komen kan het GRUP voor de herbestemming echter wel een ruimere contour hebben (bvb. het volledige woonuitbreidingsgebied met behoud van de

bestaande vergunde of vergund geachte woningen en gebouwen). In de loop van het planningsproces zal een afweging gebeuren rekening houdend met de waterhuishouding en de potentie naar enerzijds huisvesting (meer concreet het bindend sociaal objectief) en anderzijds professionele landbouwactiviteiten.

WUG De Dellen – Sint-Jozef

Ter hoogte van het gehucht Sint-Jozef bevinden er zich gronden met de gewestplanbestemming woonuitbreidingsgebied.

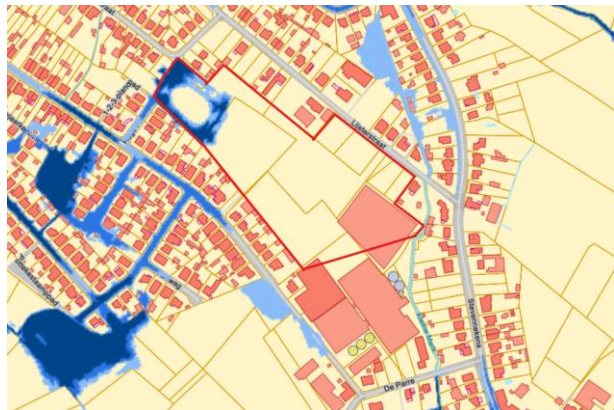
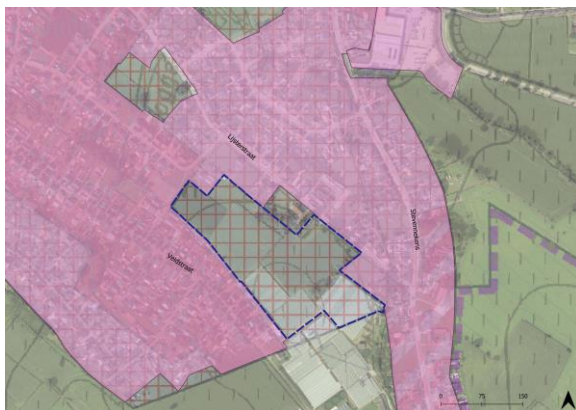
Het grootste deel binnen de blauwe contour wordt reeds gebruikt als landbouw en heeft op heden een waterproblematiek, zoals blijkt uit de tweede figuur. Het gebied heeft een oppervlakte van ca. 4,80 ha.



WUG Hoge Akkers - Lijsterbes

Ten zuidoosten van het centrum van Rijkevorsel bevinden er zich gronden met de gewestplanbestemming van woonuitbreidingsgebied. Het grootste deel binnen deze contour wordt reeds gebruikt als landbouw. Op heden wordt een deel gebruikt voor glastuinbouw.

Het noordwestelijk gedeelte van de zone is aangeduid als overstromingsgevoelig gebied. Het gebied heeft een oppervlakte van ca 5,12 ha.



WUG Molenakkers

Ten westen van het centrum van Rijkevorsel, bevinden zich gronden met de bestemming van woonuitbreidingsgebied. Deze zone kan gezien worden als een mogelijk verder te onderzoeken denkpiste, voornamelijk de zone die op heden reeds een landbouwfunctie heeft. Het gebied heeft een oppervlakte van ca. 9,23 ha en is op zichzelf voldoende groot met het oog op de vereist.



3.4 Motivatie inname HAG

De voorziene uitbreiding in het oosten van het studiegebied GRUP ligt in herbevestigd agrarisch gebied. Het ruimtelijk beleid dat de Vlaamse Regering in deze gebieden wenst te voeren is gericht op het behoud van de agrarische functie zoals ze vastgelegd is in de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen. De omzendbrief RO/2010/01 van 7 mei 2010 betreft het beleid binnen deze gebieden. Bij inname van herbevestigd agrarisch gebied is een afweging vereist, die volgende elementen omvat:

- een alternatievenonderzoek,
- onderzoek naar impact op landbouw,
- onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen.

Deze elementen zullen in het verder planproces ten gronde onderzocht en beargumenteerd worden, onder meer in samenhang met de planologische compensatie.

3.5 Alternatieven

3.5.1 Locatie(alternatieven)

3.5.1.1 Bedrijf

In de aanvraag tot planologisch attest werden locatie-alternatieven onderzocht in samenwerking met de POM.

Om de mogelijke afstand voor herlocalisatie van het volledige bedrijf te onderzoeken, werd voortgegaan op de Vlaio-studie "Vestigingsgedrag van bedrijven in Vlaanderen: een analyse in functie van het ruimtelijk economisch beleid" (sept. 2008). Eveneens werd gekeken naar de Nederlandse studie "Ruimtelijke en mobiliteitsreacties van werkenden op bedrijfsverplaatsingen. Resultaten van empirisch onderzoek" (1995) van het Planbureau voor de Leefomgeving. In beide gevallen wordt een maximale afstand van 15 à 20 kilometer voorgesteld om na 4,5 jaar niet meer dan 50% van de huidige werknemers te verliezen omwille van de nieuwe woon-werkafstand. Aangezien het vinden van personeel voor het bedrijf vandaag sowieso zeer kritisch is, is het belangrijk, ook als lokaal verankerd en gegroeid bedrijf, om het huidige personeel te kunnen behouden.

Een groot deel van het personeel is afkomstig uit de gemeente zelf en de omliggende gemeenten (ca. 90%). Indien er interim-arbeiders aan te pas komen om de pieken op te vangen, komen deze meestal uit Antwerpen en Turnhout.

Dit maakt dat het verhuizen van het gehele bedrijf naar een andere locatie, indien deze gevonden zou worden, mogelijk een grote impact zou hebben op het woon-werkverkeer van het personeel zelf, wat een zeer slecht scenario zou zijn voor zowel het bedrijf, de personeelsleden als voor Rijkvorschel en de omliggende gemeenten waarbinnen het bedrijf sinds haar ontstaan verankerd is.

Om die reden zou een verre verhuis ook versturend werken op de afzetmarkt van Staalbeton die zich weliswaar over heel België en zelfs over de grens heen uitstrekt, maar die toch in hoofdzaak op de omliggende Noorderkempen gefocust is.

Om de pendelafstanden voor het personeel bij relocatie beperkt te houden, werd een maximale afstand van 20 km onderzocht rondom de huidige site. Deze studie werd op basis van een uitgebreide GIS-analyse gedaan, waarbij gekeken werd naar beschikbare én aangeboden bedrijventerreinen. Ook meerdere percelen die een ruimtelijk geheel vormen, werden mee opgenomen. Er werd gezocht naar een bedrijventerrein van 12 ha of groter.

Op basis van een GIS-screening zijn er negen zones geïdentificeerd die nader zijn onderzocht op hun daadwerkelijke beschikbaarheid voor aankoop en ontwikkeling. Uit dit onderzoek bleek dat er zowel in 2020 als in 2023 geen enkele locatie van voldoende omvang beschikbaar was op de markt die in aanmerking zou kunnen komen voor de verplaatsing van het bedrijf. Bovendien is in de afgelopen drie jaar de daadwerkelijk beschikbare ruimte op verschillende terreinen significant verminderd en zijn er geen nieuwe industriële locaties toegevoegd.

Er werd tenslotte ook onderzocht of een opsplitsing van het bedrijf in meerdere vestigingseenheden een oplossing kon bieden. Immers, wanneer er onderdelen van het bedrijf zijn die goed gecompartmenteerd kunnen worden, is het soms mogelijk om de productie van verschillende producten of deelproducten op ruimtelijk opgesplitste locaties in te planten. Een volledige opsplitsing op basis van “verschillende producten” is bij het bedrijf niet mogelijk. Daarom impliceert een opdeling van het bedrijf het opdelen van het productieproces zelf. Om de vervoersafstand en daarbij horende logistieke, mobiliteits- en daardoor financiële en milieukost minimaal te houden, werd hiervoor in eerste instantie gekeken naar een vandaag onbebouwd (maar gebruikt) perceel gelegen ten westen van het bedrijf in het industriegebied op de Nijverheidsweg, aan de overzijde van het kanaal. Hierbij werd al snel duidelijk dat dezelfde bezwaren die bestaan voor een verdere verticale inrichtingsoptimalisatie terugkomen: de geproduceerde producten zijn op maat gemaakt én zeer zwaar, wat het manipuleren en op een vrachtwagen laden tijdens het productieproces (de enorme rolbruggen zijn nodig om de producten te kunnen heffen) zo complex en inefficiënt maakt dat hiermee de gewestweg en het kanaal oversteken praktisch niet haalbaar is. Opsplitsing van de productie is daarom geen realistisch scenario.

Op basis van bovenstaand vooronderzoek blijkt dat de enige mogelijke uitbreiding voor Staalbeton deze is op de aanpalende percelen ten oosten van de huidige site, welke bovendien in eigendom zijn van het bedrijf.

In het planologisch attest is het behoud van het bedrijf op de huidige locatie grondig afgewogen en gunstig beoordeeld. Hierbij gebeurde een ruimtelijke afweging en een evaluatie van de diverse milieuaspecten in het voorwaardelijk gunstig planologisch attest.

Er worden dan ook geen alternatieve locaties meegenomen in het planproces.

3.5.1.2 Planologische compensatie

In voorgaande hoofdstuk ‘Planologische compensatie’ werd reeds dieper ingegaan op drie locaties die in aanmerking komen voor een herbestemming van een harde naar een zachte bestemming. Deze locaties bevinden zich in woonuitbreidingsgebieden die op heden reeds gebruikt worden voor de landbouw. Door deze zones te herbestemmen tot agrarisch gebied kunnen de bestaande, zonevreemde activiteiten worden omgezet naar zone-eigen gebruik.

3.5.2 Programma(alternatieven)

Het programma dat Staalbeton wil realiseren ligt duidelijk vast. De ruimtelijke behoeften op korte en lange termijn zijn gekend vanuit de aanvraag tot planologisch attest, waaraan dit GRUP uitvoering geeft. Om die reden worden geen programma-alternatieven meegenomen. Het concrete programma wordt omschreven in hoofdstuk 3.2 Planingrepen.

3.5.3 Inrichtings(alternatieven)

Omwille van de nood om snel voldoende bijkomende ruimte te kunnen creëren voor productieprocessen, werd in eerste instantie een inrichtingsoptimalisatie van het volledige terrein doorgevoerd. Hierbij werd onderzocht of een verdere optimalisatie van het ruimtelijk rendement kon doorgevoerd worden, door bijvoorbeeld opslag of de productieprocessen te stapelen. Zowel basismateriaal als de bewerkte producten zijn enorm zwaar en hebben grote afmetingen, waardoor het niet haalbaar is om deze “op verdieping” te gaan stockeren en/of manipuleren. Bovendien gaat het om “unieke” producten op maat, waardoor de workflow van 2 naar 3 dimensies uitbreiden logistiek zeer complex zou zijn.

Vervolgens werd onderzocht of een fysieke uitbreiding binnen de daartoe aangewezen bedrijfszone mogelijk was. Er werd hiervoor een “compact uitbreidingsscenario” opgemaakt. De gronden in de gewestplanbestemming Industriegebied voor Milieubelastende Industrie (II) zijn echter ondanks een gebrek aan planinitiatief enkele jaren geleden ingenomen door een KMO-ontwikkeling van IOK.

Er worden geen alternatieve invullingen voor het studiegebied GRUP onderzocht, behoudens de opties betreffende de hemelwateropvang. Hierbij worden twee mogelijkheden onderzocht voor de locatie van de wadi en groenbuffer (cfr. §3.2.4).

3.6 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het GRUP zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen met het oog op het faciliteren van de plandoelstelling zoals omschreven in §3.1. Het zal bestaan uit een grafisch plan met bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften, waar zo nodig gebiedsspecifieke elementen aan worden toegevoegd. Het GRUP zal bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften vastleggen op perceelsniveau.

Daarnaast wordt ook de nodige ruimte opgenomen om te voldoen aan de vereisten rond plancompensatie. Ook hier zal een herbestemming gebeuren; de afbakening van de plancontour van het (de) deelgebied(en) zal rekening houden met de ruimtelijke context, met het oog op een kwalitatief ruimtelijk geheel. De contour van deze deelgebied(en) kan daarom ruimer zijn dan enkel de nodige oppervlakte voor compensatie.

4 Studiegebied voor de uitwerking van de plandoelstellingen van het voorgenomen RUP (studiegebied GRUP)

Op het moment dat de startnota opgemaakt wordt, aan het begin van het planningsproces, is niet altijd duidelijk op welke gebieden precies het plan finaal betrekking zal hebben. Dat is mee voorwerp van het onderzoek, dat aangevat wordt met de startnota. Om die reden spreken we nog niet over de afbakening van het gebied of de gebieden, maar wel van een aanduiding van het studiegebied GRUP voor de uitwerking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan (studiegebied GRUP). Daarmee is duidelijk dat het ruimtelijk onderzoek en de studie van de effecten leidt tot een verdere uitklaring van het gebied.

In voorliggend hoofdstuk wordt het studiegebied voor het planvoornemen op de site van Staalbeton zelf besproken. Het studiegebied voor compensatiegebieden kwam eerder aan bod in het hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

4.1 Macroniveau

Het studiegebied GRUP is gelegen in Rijkevorsel, een gemeente in het noorden van de provincie Antwerpen. Het bedrijf Staalbeton is gelegen langs de N14 en langs het kanaal Dessel-Schoten. Om het hoger wegennet te bereiken wordt gebruik gemaakt van de N14 die t.h.v. Zoersel de E34 kan bereiken.



Figuur 4-1: Ligging ten opzichte van kernen rondom centrum Rijkevorsel



Figuur 4-2: Ligging ten opzichte van gehuchten rondom centrum Rijkevorsel en studiegebied GRUP.

4.2 Mesoniveau

Het bedrijf Staalbeton is gelegen ten zuiden van de dorpskern van Rijkevorsel. De omgeving wordt gekenmerkt door lintbebouwing langs de Oostmalsesteenweg, bedrijvigheid langs het kanaal Dessel-Schoten en uitgestrekte landbouwgebieden. Langs het kanaal bevinden zich verschillende bedrijven, waaronder Ebema Rijkevorsel, Hermans Tomana en Vrints Natuursteen. Binnen de bestaande industriezone is er een KMO-ontwikkeling van IOK met een 8-tal kleinschalige bedrijven.

Het studiegebied GRUP wordt in het oosten begrensd door een afwisseling van graslanden en akkerlanden. Ten noorden van de Looi strekt zich eveneens een akkerlandschap uit. Ook ten zuiden van het kanaal komen zowel akkerlanden als graslanden voor.



Figuur 4-3: Bedrijvigheid in de omgeving van het studiegebied GRUP

In de noordelijke zone van het uitbreidingsgebied bevinden zich ondergrondse aardgasleidingen. Ter hoogte van dit deel van het gebied ligt een bestaande aardgasleiding met een diameter van 600 mm. Daarnaast is er ook een geplande aardgasleiding met een diameter van 900 mm. Het studiegebied ligt bovendien binnen een beschermd gebied vanwege de ondergrondse aardgasopslag te Loenhout, maar er is geen impact op die opslag op grote diepte.



Figuur 4-4: Situering aardgasleidingen binnen studiegebied GRUP

4.3 Microniveau

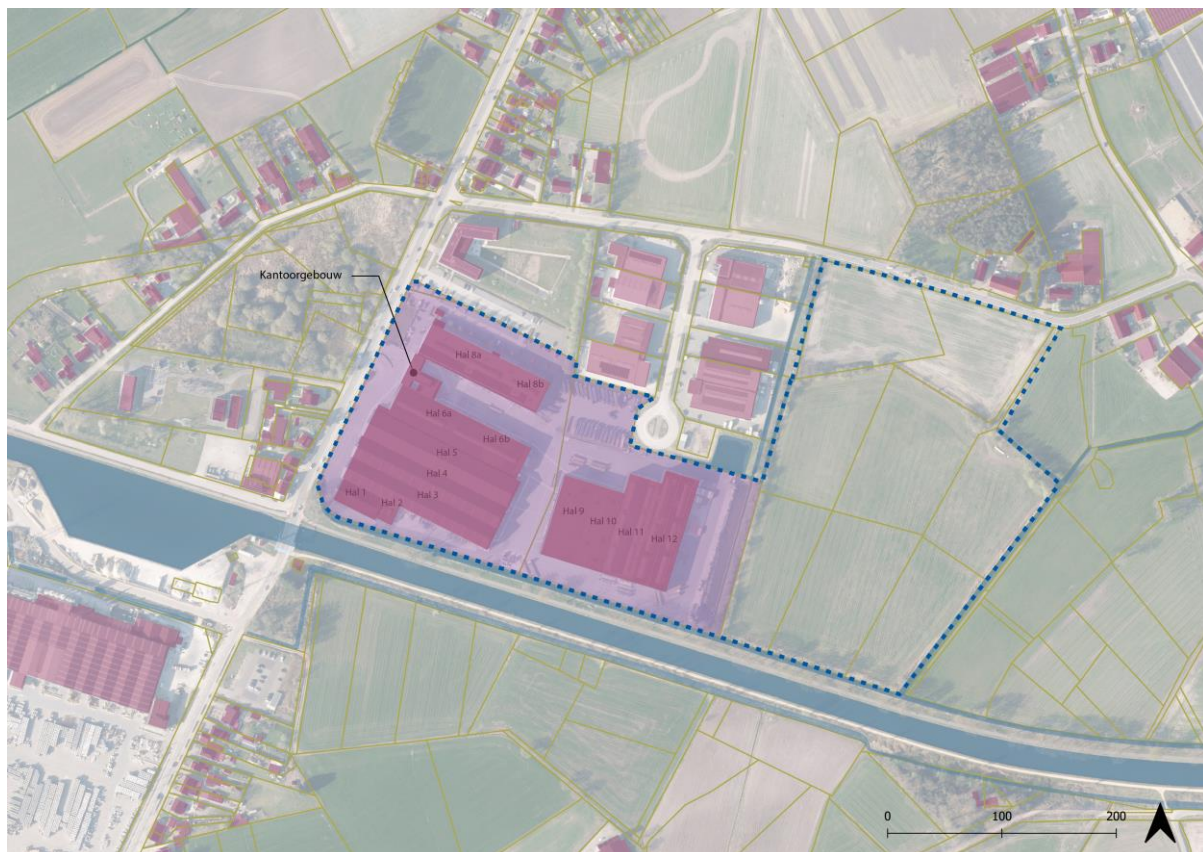
4.3.1 Beschrijving huidige bedrijfssite

De huidige bedrijfssite van Staalbeton NV heeft een oppervlakte van ca. 6,4 ha en wordt volledig ingenomen door de huidige bedrijfsactiviteiten, waardoor uitbreiden hier niet meer mogelijk is.

De ontsluiting van het bedrijf gebeurt langsheen de Oostmalsesteenweg (N14), waar zowel vrachtwagens, werknemers als bezoekers aankomen. Langs Vroente is een bijkomende ontsluiting voor het bedrijf voor onder meer de wachtparking en een deel van de uitgaande vrachtttransporten. Het bedrijf bestaat actueel uit een reeks aaneengeschakelde, industriële loodsen met volgende functies:

- Hal 1 (magazijn) wordt gebruikt voor de stockage en de verdeling van materialen die aan de werven en werkplaatsen worden verkocht/verhuurd,
- Hal 2 (schrijnwerkerij) wordt gebruikt voor het maken van bekistingsmallen voor de prefab afdeling in hallen 11 en 12,
- Hal 3 wordt gebruikt voor het lossen van retourmaterieel van de werven, voor de stockage van staalwapeningsnetten voor verkoop, achteraan voor het lassen van paalwapeningskorven,
- Hal 4 wordt vooraan gebruikt voor het onderhoud van de bedrijfswagens en voor de herstellingen van machine(onderdelen), achteraan voor het lassen van paalwapeningskorven,
- Hal 5 & Hal 6 worden gebruikt voor het knippen en plooiën van wapeningsstaal,
- Hal 8 wordt gebruikt voor het maken van allerlei maatwerk staal en inox constructies (trappen, leuningen, stalen liggers met aangelaste toebehoren) ,

- Hal 9 wordt gebruikt voor het samenstellen/lassen van wapeningskorven, wordt bediend door hallen 5 & 6,
- Hal 10 wordt gebruikt voor het lassen van paalwapeningskorven
- Hal 11 & 12 worden gebruikt voor het maken van prefab onderdelen in beton voor de bouw (balken, kolommen, wanden, trappen, terrassen....) en binnenkort gedeeltelijk voor paalwapeningskorven omwille van een tekort aan bedrijfsoppervlakte.



Figuur 4-5: Inplanting productiehallen

Bijkomend kunnen we in de huidige situatie nog de volgende bedrijfsonderdelen onderscheiden:

- Een aantal kleinere bijgebouwen, onder meer voor de opslag van gasflessen,
- Een weegbrug,
- Een afschuitplaats voor betonmixers,
- Het kantoorgebouw dat de administratieve functies van Staalbeton NV huisvest,
- Een wadi met een oppervlakte van 1.158m² in functie van het afstromend hemelwater.

De rest van het terrein is vandaag de dag quasi volledig verhard in functie van parking, de circulatie van vrachtwagens en voor de buitenopslag van materialen en afgewerkte producten in afwachting van transport.

4.3.2 Beschrijving productieproces Staalbeton NV

Wapeningscentrale

De buigcentrale is gespecialiseerd in het bewerken, leveren en plaatsen van betonstaal op maat. Het wapeningsstaal wordt aangekocht op rollen, staven en netten. In de buigcentrale worden de staven en rollen betonstaal op de gewenste lengte geknipt en in de juiste vorm geplooid.

Staalbeton NV levert ook gelaste wapeningsnetten op maat. Elke eenheid bewerkt betonstaal wordt voorzien van een uniek label om een doorgedreven kwaliteitscontrole mogelijk te maken.

Om tijd te besparen op de werf kan de lascentrale het bewerkte betonstaal samenstellen tot geprefabriceerde wapeningskorven. Dit voor de werven en/of prefabbetonfabrieken.

Staalbeton NV heeft staven in voorraad met een diameter van 8 mm tot 40 mm en standaardlengtes van 12 m, 14 m en 16 m. Betonstaal op rollen is beschikbaar met een diameter van 6 mm tot 20 mm.

Prefab beton

Daarnaast specialiseert Staalbeton zich in maatwerk van industrieel glad grijs beton waaronder balken, kolommen, volle wanden en trappen. Daarnaast worden ook minder klassieke bouwelementen gefabriceerd zoals balken voor tribunes, spiltrappen, wanden...

Staalbeton produceert alle mogelijke betonvormen tot 40 ton.

De prefabbeton-afdeling beschikt over een eigen schrijnwerkerij voor het maken van de bekistingsmallen.

Metaalschrijnwerkerij

De bedrijfssite heeft momenteel een dertigtal gecertificeerde lassers klaar voor de productie, montage en afwerking van metalen en inox toepassingen op maat.

Ruwbouwtoepassingen en maatwerk

Kolommen en liggers voor de ruwbouw in staal en inox worden gezaagd, geboord en gelast. Zo produceert het bedrijf SFB-, IFB- en PRS-liggers onder poederdek tot een lengte van 20 m. Recent werd geïnvesteerd in een brandtafel waarmee platen tot 30 mm gebrand worden.

Daarnaast voorziet het bedrijf ook in het fijnere maatwerk: trappen, leuningen, borstweringen,...

Materieeldienst

Binnen Staalbeton NV is de materieeldienst verantwoordelijk voor het volledige logistieke gebeuren. Voor de interne transporten en verhandelingen beschikt Staalbeton NV over een terminal trekker en heftrucks. Dit maakt dat het verladen van opleggers snel en accuraat kan gebeuren.

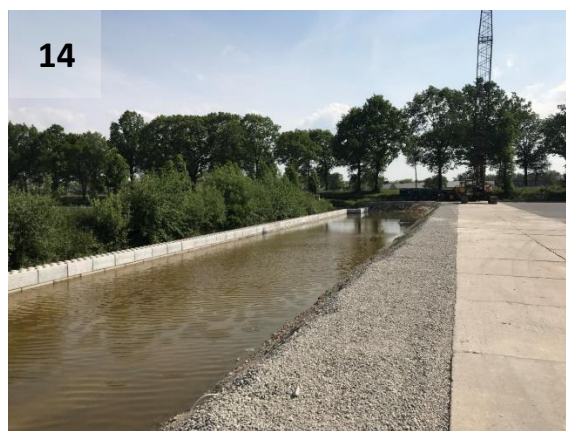
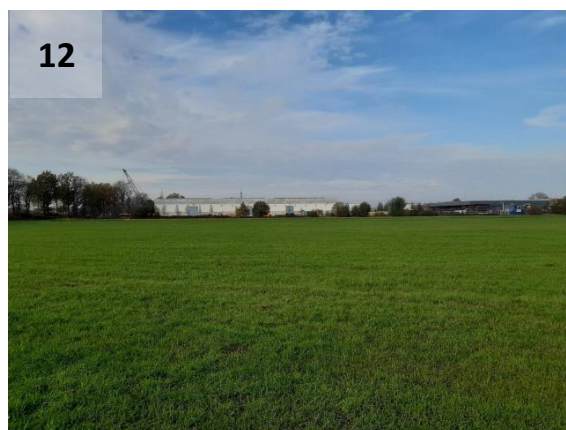
4.4 Fotoreeks

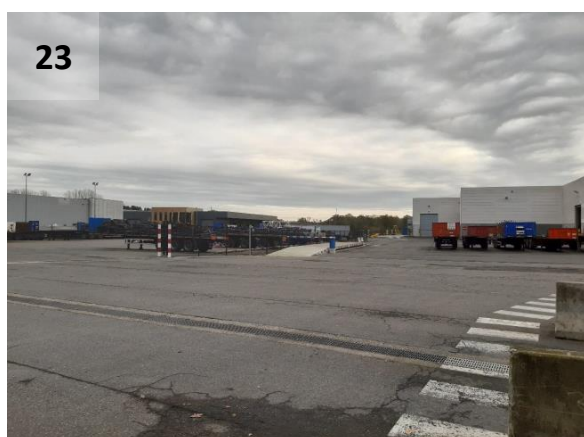


GRUP Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton
212_00587_00001

Startnota
39 van 85









4.5 Bestaande juridische toestand

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestplan Turnhout (30.09.1977);
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke verkavelingen, plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Beschermde dorpsgezichten, monumenten, landschappen, ankerplaatsen	Geen
Gebieden van het VEN en IVON	Geen
Habitat- en Vogelrichtlijngebieden	Geen
Vlaamse of erkende natuurreervaten, bosreservaten	Geen
Recht van voorkoop	Geen
Beschermingszones grondwaterwinning	Geen
Gewestwegen, spoorwegen, trage wegen	N14 (Oostmalsesteenweg)
Bevaarbare waterlopen	Kanaal Dessel-Schoten
Onbevaarbare waterlopen	<u>Categorie 0:</u> geen; <u>Categorie 1:</u> geen; <u>Categorie 2:</u> de Kleine Mark (grenst in het zuiden en in het oosten aan het studiegebied GRUP). <u>Categorie 3:</u> geen.

Stedenbouwkundige vergunningen:

Datum beslissing	Onderwerp	Vergunningverlenende overheid
1963	Bouwen van een magazijn	CBS
1968	Gewijzigde plannen (bouwen van een magazijn en werkplaats)	CBS
1975	Bouwen van een magazijn	CBS
1990	Uitbreiden van een werkplaats	CBS
1991	Uitbreiden van bestaande werkplaatsen	CBS
2003	Bouwen van een industriële hal	CBS
2004	Regularisatie van de inplanting van een vergunde werkplaats en de regularisatie van de terreinaanlegwerken + parkeerplaatsen	CBS
2013	Uitbreiding productieloodsen	CBS
2016	Bouwen van een industriële loods, de regularisatie van verhardingen en het aanleggen van een infiltratievoorziening	CBS

Omgevingsvergunningen:

Datum beslissing	Onderwerp	Vergunningverlenende overheid
2018	Bouwen van een loods	CBS
2019	Bouwen van een kantoorgebouw	CBS
2020	Grondwaterwinning voor geothermische warmtepomp (regularisatie)	/

Milieu vergunningen:

Datum beslissing	Onderwerp	Vergunningverlenende overheid
1959	Werkplaats voor het vervaardigen, van betonproducten met vijf elektromotoren, evenals een bergplaats voor meer dan 5 m ³ hout	Provincie Antwerpen
1971	Milieuvergunning	Provincie Antwerpen
1993	Milieuvergunning	CBS
1999	Milieumelding	CBS
2004	Uitbreiden van bestaande werkplaatsen	Deputatie
2011	Milieumelding	CBS
2012	Milieuvergunning	Deputatie

5 Scoping

5.1 Plan-MER plicht

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 GRUP worden opgemaakt omdat:

- Het plan onder de definitie van een plan of programma valt, zoals gedefinieerd in het DABM (het GRUP wordt opgesteld op initiatief van het Vlaams Gewest en valt m.a.w. onder de definitie van een plan of programma)
- Het geen klein gebied op lokaal niveau of kleine wijziging betreft (het RUP houdt een herbestemming in van agrarisch gebied naar industriegebied en het is een gewestelijk plan)
- 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.

Bij de opmaak van dit GRUP zal daarom een plan-MER opgemaakt worden, waarbij de mogelijke significante milieueffecten onderzocht worden. Onderstaand wordt de algemene methodologie toegelicht, vervolgens wordt meer concreet ingezoomd op de te onderzoeken milieueffecten per discipline in het plan-MER.

5.2 Geïntegreerd milieuonderzoek

Elk plan – en dus ook dit GRUP – brengt veranderingen in de leefomgeving teweeg. De effecten van deze veranderingen op het leefmilieu kunnen te verwaarlozen, positief, maar ook negatief zijn. Het is daarom belangrijk om van RUP's de 'milieueffecten' en hun 'aanzienlijkheid' te onderzoeken op 'geïntegreerde' wijze.

5.2.1 Referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's

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. In dit geval worden de milieueffecten van de geplande situatie vergeleken met twee referentiesituaties: een feitelijke en juridisch-planologische. Deze referentiesituaties werden reeds uitvoerig besproken in deel 1 en 2 van deze startnota.

In de feitelijke referentiesituatie gebeurt de vergelijking ten aanzien van de bestaande feitelijke toestand op het terrein, aangevuld met reeds vergunde of vergund verwachte projecten waarvan de exploitatie verwacht wordt voor het referentiejaar (2030). Dit is de situatie waarbij rekening wordt gehouden met de huidige gebruiksfuncties en toestand van de aanwezige activiteiten, zonder de planologische bestemming in rekening te brengen.

In de juridisch-planologische referentiesituatie wordt bijkomend het milieueffect van het plan bepaald ten opzichte van de juridische toestand. Concreet ligt de oostelijke zone van het plangebied juridisch (planologisch) niet in een gebied dat voor bedrijvigheid bestemd is, maar in een gebied dat als grondbestemming agrarisch gebied heeft.

Hieruit volgt dat het onderscheid tussen beide referentiesituaties enkel relevant is voor wat betreft de discipline mens – ruimtelijke aspecten, tenzij later uit het onderzoek blijkt dat het onderscheid ook nog voor andere disciplines betekenisvol zou zijn.

Lokale omleidingswegen (planningscontext)

Op heden zijn er geen concrete geplande toekomstige ontwikkelingen gekend in de omgeving van het plangebied die als ontwikkelingsscenario zullen worden meegenomen. Met betrekking tot de referentiesituatie wordt wel een bevraging van het strategisch verkeersmodel van de Vervoerregio gedaan om de intensiteiten in het jaar 2030 te vergelijken met de op te meten intensiteiten.

Het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kempen en de mobiliteitsstudie Noorderkempen spreken over lokale omleidingswegen rond de kernen van Zoersel, Malle en Rijkevorsel. Op de website van AWW is de stand van zaken van elke tangent terug te vinden, dit werd ook afgetoetst met de regiomanager van AWW. De tangent van Zoersel staat het verst in de studiefase, anno 2025 is men nog volop bezig met de nodige onteigeningen, zodat men in principe vanaf 2028 kan starten met de werken indien de noodzakelijke uitvoeringsbudgetten beschikbaar zouden zijn.

De tangent van Malle is opgedeeld in 3 fasen. Voor fase 1 is de studiefase afgerond en zou vanaf 2027 gestart kunnen worden met de verwervingen. Eerst moet de tangent van Zoersel gerealiseerd worden vooraleer er met deze van Malle kan gestart worden.

Beide omleidingswegen zullen niet operationeel zijn tegen het jaar 2030, waardoor deze niet meegenomen worden in de referentiesituatie (voor de effectenbeoordeling zal er rekening worden gehouden met de gekende infrastructuurontwikkelingen volgens de strategische verkeersmodellen met jaar 2030 van de vervoerregio). Voor de tangent van Zoersel en Malle (fase 1) is momenteel een project-MER in opmaak, deze omleidingswegen zijn al vergevorderd in het studieproces en zullen bijgevolg opgenomen worden in een ontwikkelingsscenario.

5.2.2 Alternatieven

Voor een bespreking van de te onderzoeken alternatieven doorheen het plan-MER wordt voor een gedetailleerd overzicht verwezen naar deel 3.5 van voorliggende startnota.

5.2.3 Studiegebied

In eerste instantie maakt het voorgenomen plangebied integraal deel uit van het studiegebied. Bij de afbakening van het studiegebied voor de verschillende milieudisciplines wordt ook rekening gehouden met het invloedgebied van de mogelijke effecten van de, voor die discipline relevante, ingrepen van het voorgenomen plan die tot buiten het plangebied reiken.

Het studiegebied in het deel plan-MER is voor elke milieudiscipline verschillend en komt dus niet per definitie overeen met het studiegebied GRUP zoals hierboven besproken in hoofdstuk 4.

- **Mens-mobiliteit:** het huidige bedrijfsterrein, het geplande uitbreidingsgebied en de ontsluitingsstructuur van het plangebied naar het hogere wegennet. Dit komt overeen met de N14 Oostmalsesteenweg waar vandaag het bedrijf gelegen is en op ontsluit, maar ook de zijstraat het Looi, waarlangs een recente KMO-ontsluiting (Vroente) is gelegen en waar Staalbeton nv een bijkomende ontsluiting heeft. Ook de ruimere omgeving wordt opgenomen, namelijk specifiek de doortocht van de N14 door de kernen van Oostmalle, Zoersel en Rijkevorsel.
- **Geluid en trillingen:** cf. studiegebied met betrekking tot verkeersgeluid, geluidsgevoelige receptoren in de omgeving (de dichtstbijzijnde woningen/woonkernen, kantoorgebouwen, waardevolle natuurgebieden, andere faunistische waardevolle gebieden en overige kwetsbare gebieden/gebouwen (bv. scholen, ziekenhuizen, rustoorden, recreatiezones, ...))
- **Oppervlaktewater, waterhuishouding en grondwater:** minimaal het afgebakende afstromingsgebied (zowel afwaartse als opwaartse zones die naar dezelfde waterloop

afwateren). In dit geval betreft dit het afstroomgebied van de Kleine Mark, de geklasseerde waterloop (2^{de} categorie) die ten oosten en ten zuiden van het plangebied stroomt.; m.b.t. grondwater wordt het studiegebied bepaald door de invloedssfeer van eventuele bemalingen, de invloed van eventuele grondwaterwinningen en de eventuele aanleg van ondergrondse bouwlagen of constructies. Omdat deze elementen niet aanwezig zijn in het voorliggend plan wordt de verticale afbakening van het studiegebied in deze fase beperkt tot de bovenste grondlaag (tot freatische grondwaterstand).

- **Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:** het plangebied en de ruimere omgeving waarbinnen, ten gevolge van het vooropgestelde plan, landschappelijke structuren, landschappelijke elementen, landschappelijke componenten of erfgoedelementen kunnen wijzigen. Met andere woorden alle mogelijke onderdelen van een landschap waar een voorgenomen plan een visuele impact op kan hebben.
- **Mens – ruimtelijke aspecten en hinder:** Het studiegebied voor de discipline mens - ruimtelijke aspecten bevat het plangebied, uitgebreid met de ruimere omgeving waarbinnen mogelijke functionele en ruimtelijke wijzigingen kunnen optreden. Grofweg komt dit overeen met het gebied tussen de N14 Oostmalsesteenweg in het westen, het Looi in het noorden en het kanaal Dessel-Schoten in het zuiden.
- **Lucht:** minstens alle wegen die ook in de discipline mens-mobiliteit beoordeeld worden;
- **Bodem:** plangebied en de zone binnen een straal van 1 km daarrond;
- **Biodiversiteit:** tot ca. 2 km m rondom de site;
- **Mens – gezondheid en veiligheid:** tot de zone binnen dewelke zich hinder of gezondheidseffecten voor de mens zouden kunnen voordoen;
- **Klimaat en energie:** studiegebied komt overeen met plangebied;

5.2.4 Planingrepen

Het planvoornemen omvat de wijzigingen die door het plan (kunnen) gebeuren. Deze wijzigingen worden bekeken ten opzichte van de twee referentiesituaties.

Een uitgebreide bespreking van de planingrepen werd reeds opgenomen onder hoofdstuk 3.2 van deze startnota. Deze kunnen als volgt worden samengevat:

- **Uitbreiding zone voor bedrijvigheid** (bijkomende productieoppervlakte en opslagruimte richting het oosten op percelen die op heden bestemd zijn als agrarisch gebied en zullen worden herbestemd naar bedrijvigheid)
- **Mobiliteit en circulatie** (ontsluiting uitsluitend via de Oostmalsesteenweg)
- **Watergebonden bedrijvigheid** (enerzijds mogelijkheid transport over water voor Staalbeton via kade Ebema op lange termijn en anderzijds onderzoek naar mogelijke nabestemming als watergebonden bedrijvigheid)
- Ruimte voor water en landschappelijke integratie (2 scenario's inplantingslocatie wadi)
- **Planologische compensatie:** de concrete invulling van de planologische compensatie, zoals besproken onder 3.3., vormt geen voorwerp van een effectenbeoordeling in een plan-MER. Enkel de effecten op de weerhouden gebieden die dienen als compensatie zullen waar relevant worden besproken in het plan-MER.

5.2.5 Ingreep-effectenschema

Het op te maken plan-MER gaat de mogelijke milieueffecten na van het voorgenomen plan en heeft als doel deze 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. Er wordt op planniveau een zeker abstractieniveau

gehanteerd, gezien anders dan bij een concreet project, niet alle details reeds gekend zijn. Het plan-MER geeft immers mee sturing aan de opmaak van het GRUP.

Onderstaand wordt een ingreep-effectenschema getoond die de relevante effectgroepen weergeeft per discipline gekoppeld aan de realisatie van bovenstaande planingrepen. In rood wordt de mogelijke impact op de sleuteldisciplines aangeduid.

Deelingsrepen	Uitbreiding zone voor bedrijvigheid	Mobiliteit en circulatie	Watergebonden bedrijvigheid	Ruimte voor water en landschappelijke integratie
Relevante disciplines				
Mens-mobiliteit	Wijziging bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en -veiligheid	Wijziging bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en -veiligheid	Wijziging bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en veiligheid	
Geluid en trillingen	Verhoging geluidshinder	Verhoging geluidshinder	Verhoging geluidshinder	
Oppervlaktewater, waterhuishouding en grondwater	Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit, Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater, Wijziging afvoergedrag/overstromingsregime oppervlaktewater, Wijziging grondwaterkwantiteit – en kwaliteit, Infrastructuur (riolerings- en zuiveringsinfrastructuur)		Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit, Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater, Wijziging afvoergedrag/overstromingsregime oppervlaktewater, Wijziging grondwaterkwantiteit – en kwaliteit, Infrastructuur (riolerings- en zuiveringsinfrastructuur)	Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit, Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater, Wijziging afvoergedrag/overstromingsregime oppervlaktewater, Wijziging grondwaterkwantiteit – en kwaliteit, Infrastructuur (riolerings- en zuiveringsinfrastructuur)
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Wijziging structuur en relatie, wijziging erfgoedwaarde, perceptieve kenmerken en belevingswaarde			Wijziging structuur en relatie, wijziging erfgoedwaarde, perceptieve kenmerken en belevingswaarde
Mens-ruimtelijke aspecten	Aantasting ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context, ruimtegebruik, gebruikskwaliteit en ruimtebeleving			Aantasting ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context, ruimtegebruik, gebruikskwaliteit en ruimtebeleving

Lucht	Luchtemissies	Luchtemissies	Luchtemissies	
Bodem	Structuur- en profielwijziging, wijziging bodemgebruik, aantasting bodemhygiëne			Structuur- en profielwijziging, wijziging bodemgebruik, aantasting bodemhygiëne
Biodiversiteit	Ecotoopverlies en -inname, versnippering en barrièrewerking, verstoring, verontreiniging, verzuring en vermesting			Ecotoopverlies en -inname, versnippering en barrièrewerking, verstoring, verontreiniging, verzuring en vermesting
Mens-gezondheid	Gezondheidsimpact lucht en geluid	Gezondheidsimpact lucht en geluid		Gezondheidsimpact lucht en geluid, nabijheid groene ruimte
Klimaat en energie	Klimaatmitigatie en -adaptatie		Klimaatmitigatie	Klimaatadaptatie

5.2.6 Effectbeoordeling geplande situatie

De methodologie die bij de effectbeoordeling wordt toegepast is per discipline verschillend. Elke discipline geeft aan welke effectgroepen beschreven worden en welke effectgroepen beoordeeld worden.

Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van kwantitatieve beoordelingswijzen. Dit is niet altijd mogelijk omdat betrouwbare basisgegevens ontbreken of omdat sommige effecten niet te kwantificeren zijn. Als een kwantitatieve beoordeling niet mogelijk is, gebeurt deze kwalitatief op basis van een expertenoordeel (*expert judgement*).

De omvang van een effect, kwantitatief of kwalitatief, wordt vervolgens beoordeeld op zijn significantie en, waar mogelijk, op omkeerbaarheid. De significantie beoordeelt het belang van een effect waartoe een ingreep aanleiding geeft. De significantie kan betrekking hebben op zowel de ruimtelijke schaal (*“Over welke oppervlakte gaat het?”*) als op de tijdsschaal (*“Hoelang duurt het effect?”*).

Daar waar de criteria om de omvang en significantie van een effect te beoordelen voor elke discipline verschillend kunnen zijn, wordt de uiteindelijke effectbeoordeling systematisch ondergebracht in een schema waarin elk effect een score krijgt. Op die manier wordt aan de omvang en significantie van een effect een waardeoordeel toegekend.

Het waardeoordeel wordt uitgedrukt als ‘positief’ of ‘negatief’ in een waarderingsschaal die gaat van -3 tot +3, afhankelijk van de impact die het effect heeft op de referentiesituatie. De waardering en terminologie is als volgt:

Tabel 5-1: Beoordelingskader significante effecten

Score	Effectbeoordeling
+3	Aanzienlijk positief effect
+2	Positief effect
+1	Beperkt positief effect
0	Verwaarloosbaar of geen effect
-1	Beperkt negatief effect
-2	Negatief effect
-3	Aanzienlijk negatief effect

Een significant effect is een effect waarbij er een waarneembare wijziging optreedt ten opzichte van de referentiesituatie. Als voor dit effect een relatieve score wordt toegekend, zal een significant effect een score krijgen verschillend van 0. Een aanzienlijk effect is een sterk significant effect waarbij de relatieve beoordeling een score van -3 of +3 krijgt. Het effect is dan maatgevend. De score -3 geldt hierbij als grenswaarde voor de aanvaardbaarheid van het project vanuit milieuoogpunt. Wanneer er een positief effect aanwezig is samen met een of meerdere negatieve effecten, of omgekeerd, dan kan de uiteindelijke waardering van het effect met 1 punt gecorrigeerd worden.

Door de effectbeoordeling te spiegelen van positief naar negatief krijgt men een zevendelige schaal met drie positieve beoordelingsniveaus, drie negatieve en één neutraal niveau. Er is strikt genomen geen dwingende reden om met een zevendelige schaal te werken; beoordelingskaders met minder niveaus zijn ook mogelijk. Belangrijk is wel dat het beoordelingskader steeds duidelijk geëxpliciteerd wordt en dat duidelijk wordt gemaakt welke consequenties aan een bepaalde score worden gekoppeld op vlak van milderende maatregelen en van aanvaardbaarheid van het project vanuit milieuoogpunt.

De beoordelingskaders en bijhorende criteria worden afgeleid uit de milieuwetgeving, beleidsdocumenten en de in de praktijk gehanteerde MER-richtlijnenboeken. Ze worden in elke discipline toegelicht. Niet elk effect zal in dezelfde discipline altijd ook beoordeeld worden. De effectbeschrijving dient dan als basis voor de beoordeling in de receptordiscipline. Daarnaast is er voor bepaalde effectgroepen geen beoordelingskader beschikbaar waaraan getoetst kan worden.

Men moet steeds voor ogen houden dat waardering met punten bedoeld is omwille van de eenvoud. Een goed begrip van de impact van een effect kan alleen als de waardering samen met de effectbespreking wordt gelezen.

5.2.7 Team van MER-deskundigen

Voor dit plan-MER wordt beroep gedaan op de volgende erkende MER-deskundigen en MER-coördinator.

MER-Coördinator Nevendisciplines: - Biodiversiteit - Bodem - Mens-Gezondheid - Klimaat en energie Mens-Mobiliteit Geluid en Trillingen Lucht Oppervlaktewater, Waterhuishouding en Grondwater Landschap/bouwkundig erfgoed/archeologie, Mens- Ruimte	Michiel Boodts, i.s.m. Matthijs Bekaert en Aerin Turley	ERK/MER/2020/00009	Embridge
	Kristof Devriendt, i.s.m. Sander Vonck en Lisa Mabilde	EDA-685	Traject
	Chris Busschots, i.s.m. Nele Ranschaert en Luna Rosseel	EDA-371	Acoustical Engineering
	Nico Raes	EDA-789	Olfascan
	Tom Feyaerts, i.s.m. Sid Potemans en Andries Debognies	EDA-634	HYDROSCAN
	Patrick Maes	EDA-016	Patrick Maes Consulting BV

De MER-coördinator en het studiebureau staan in voor de algemene delen, de coördinatie van het MER en de uitwerking van de hierboven vermelde niet-sleuteldisciplines of nevendisciplines.

De disciplines Mens – Mobiliteit, Geluid en Trillingen, Lucht, Oppervlaktewater, Waterhuishouding en Grondwater, Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie alsook Mens-Ruimte zijn dus de sleuteldisciplines van het plan-MER en worden behandeld door de hierboven vermelde erkende deskundigen. De MER-coördinator ziet toe op de interdisciplinaire gegevensoverdracht.

5.3 Overzicht te onderzoeken disciplines en effectgroepen

5.3.1 Mens-mobiliteit

Het MOBER van Profex, dat in opmaak is voor de uitbreiding van Staalbeton (versie 7/11/2025) van fase 1, zal als basis worden gebruikt voor de beschrijving van het bereikbaarheidsprofiel voor de bestaande toestand.

Voor de huidige situatie zijn er al een aantal verkeerstellingen beschikbaar in de omgeving van de site om de effecten van uitbreiding in de toekomst op de omgeving te kunnen inschatten. Voor de discipline mobiliteit is er bijkomend nood aan volgende verkeerstellingen:

- Doorsnedetellingen op de N14 in het centrum van Oostmalle, Zoersel en Rijkevorsel
 - Deze zullen opgevraagd worden bij AWV en/of de lokale besturen en indien niet beschikbaar/actueel dienen deze bijkomend uitgevoerd te worden.
- Doorsnedetelling in het Looi en Vroente
 - Deze zullen opgevraagd worden bij de gemeente Rijkevorsel en indien niet beschikbaar/actueel dienen deze bijkomend uitgevoerd te worden.
- Doorsnedetellingen van de toegangen van Staalbeton voor de objectieve detaillering van het mobiliteitsprofiel in de huidige situatie



Figuur 5-1: Voorstel locaties benodigde verkeerstellingen

Daarnaast wordt voor de referentiesituatie ook een bevraging van het verkeersmodel van de Vervoerregio gedaan om de intensiteiten op de N14 in het (zonder omleidingswegen) te vergelijken met de gemeten intensiteiten. Indien hier grote verschillen op zouden zitten, kunnen de verkeerstellingen eventueel opgehoogd worden. Bijkomend zullen ook de toekomstige intensiteiten in het verkeersmodel opgevraagd worden na realisatie van de omleidingsweg(en), die reeds beleidsmatig goedgekeurd zijn of voldoende ver in het studieproces staan (Zoersel en Malle fase 1). Voor deze studies is momenteel een project-MER in opmaak en zullen vermoedelijk doorrekeningen gebeurd zijn, waar beroep op kan worden gedaan.

De planologische referentiesituatie wordt ook verondersteld gelijk te zijn aan de huidige situatie, gezien het uitbreidingsgebied op dit moment ingetekend is als landbouwgebied op het gewestplan en dit overeenkomt met het huidig gebruik in de feitelijke referentiesituatie.

De beschrijving van de geplande situatie wordt verder uitgewerkt in het ontwerp plan-MER, bestaat uit 2 fasen (korte en lange termijn) en zal het volgende omvatten:

- Bereikbaarheidsprofiel in de toekomstige situatie, zowel in de omgeving als op de site zelf.
- Gebruik en functioneren verkeerssysteem: het huidig gebruik en functioneren van de verkeersnetwerken in de omgeving worden geanalyseerd o.b.v. verkeerstellingen (zie hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Het gebruik en functioneren van het verkeerssysteem in de geplande situatie wordt geraamd door een ophoging van het huidige verkeer met het bijkomende verkeer van Staalbeton (mobiliteitsprofiel geplande situatie).

Effectgroepen

Voor de effectenbeoordeling worden beide referentiesituaties afgezet tegenover de geplande situatie met een gefaseerde uitbreiding van Staalbeton. De relevante effectgroepen worden verder beschreven, uitgewerkt en beoordeeld op basis van de methodiek vastgelegd in het richtlijnenboek MER 'mens en mobiliteit'. Onderstaande tabel geeft aan hoe de beoordeling zal gebeuren.

Tabel 5-2: Overzicht te beoordelen effectgroepen met deelaspecten en indicatoren

EFFECTGROEP	ASPECTEN	INDICATOREN
FUNCTIONEREN VERKEERSSYSTEMEN - PERSONENVERVOER		
FIETSERS	Kwaliteit fietsinfrastructuur	Kwaliteit fietsinfrastructuur
AUTOVERKEER	Functioneren kruispunten en toegangen	Verzadigingsgraad
FUNCTIONEREN VERKEERSSYSTEMEN - GOEDERENVERVOER		
WEGTRANSPORT	Functioneren kruispunten en toegangen	Dit aspect wordt mee beoordeeld binnen de effectgroep Autoverkeer.
MOBILITEITASPECTEN VERKEERSLEEFBAARHEID		
VERKEERSLEEFBAARHEID	Impact op de leefomgeving	Voertuigkilometers gereden op het onderliggend wegennet en tav kwetsbare gebieden
	Verkeersveiligheid	Verkeersintensiteiten Aanwezigheid van zwaar verkeer Conflictpunten in de verkeersafwikkeling
	Parkeerdruk	Parkeerbezetting (auto & vracht) Gebruik fietsenstallingen

Effectuitdrukking

Binnen dit MER kunnen bepaalde indicatoren voor de verschillende situaties afgewogen worden ten aanzien van elkaar op basis van onderstaand relatief significantiekader.

Tabel 5-3: Relatief significantiekader voor de vergelijking van de geplande toestand met de referentietoestand

Wijziging van de indicator	Beoordeling
Indicator verbetert en schuift 3 of meer beoordelingsklassen op	+3
Indicator verbetert en schuift 2 beoordelingsklassen op	+2
Indicator verbetert en schuift 1 beoordelingsklasse op	+1
Geen wijziging van beoordelingsklasse	0

Indicator verslechtert, maar schuift 1 beoordelingsklasse op	-1
Indicator verslechtert en schuift 2 beoordelingsklassen op	-2
Indicator verslechtert en schuift 3 of meer beoordelingsklassen op	-3

Functioneren verkeerssysteem personenvervoer

Voor het personenvervoer worden de effecten apart beschouwd per vervoerwijze.

Kwaliteit fietsinfrastructuur

Dit aspect beschouwt de kwaliteit van de voorzieningen voor fietsers. De kwaliteit van de fietsinfrastructuur in de directe omgeving van de site wordt beschreven en kwalitatief beoordeeld ten aanzien van de bijkomende of gewijzigde verkeersstromen.

Voor de indicator 'kwaliteit fietsinfrastructuur' worden de inrichtingseisen en -principes wat betreft fietsvoorzieningen getoetst aan het 'Vademecum Fietsvoorzieningen'. Daarnaast wordt onderzocht of er specifieke knelpunten aanwezig zijn die het fietsgebruik ontmoedigen. Op basis van het relatief significantiekader kunnen de verschillende situaties vervolgens ten aanzien van elkaar beoordeeld worden.

Autoverkeer en goederenvervoer

In deze effectgroep wordt de kwaliteit van het wegennet bekeken en welke effecten er in de toekomst te verwachten vallen.

De kwaliteit van het autoverkeer- en goederenvervoerssysteem zal in belangrijke mate bepaald worden door de verkeersafwikkeling en het functioneren van het omliggende wegennet.

De impact van de verkeersgeneratie van het plan op het functioneren van het kruispunt N14 x het Looi en de kruispunten met de toegangen wordt onderzocht. Het functioneren van deze kruispunten wordt kwantitatief beoordeeld op basis van de verkeerstellingen in de huidige situatie en de geraamde bijkomende verkeersstromen als gevolg van de uitbreiding van het bedrijf.

Functioneren kruispunten en toegangen

Het functioneren van de kruispunten en toegangen wordt beoordeeld aan de hand van de verhouding tussen de verwachte intensiteiten (I) en de capaciteit (C) op niveau van het kruispunt of de toegang.

De indicator die hiervoor gebruikt zal worden is:

- **Verzadigingsgraad:** Er zal worden nagegaan in hoeverre de komst van het plan een impact heeft op de afwikkeling van het auto- en vrachtverkeer. We beoordelen de doorstroming op niveau van de kruispunttakken aan de hand van de LOS (Level Of Service). Het is een parameter die sterk samenhangt met de verliestijd. Beide parameters zijn te definiëren als volgt:
- **LOS (Level Of Service):** De LOS geeft een bepaalde appreciatie aan de mate waarin het verkeer op een kruispunt afwikkelt. De LOS wordt bepaald door de gemiddelde vertraging van alle bewegingen doorheen een kruispunt.⁴
- **Verliestijd:** De verliestijd wordt uitgedrukt in seconden per voertuig en is een methode om een aantal factoren, zoals verloren reistijd, comfort van de bestuurder en frustratie, te kwantificeren.⁵ Op een voorrangsgeregeld kruispunt zal een langere verliestijd sneller leiden tot een minder goede LOS dan bij een VRI.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de relatie tussen beide. De methodologie van de Highway Capacity Manual (HCM) maakt een onderscheid tussen een voorrangsgeregeld kruispunt of

⁴ HCM: Highway Capacity Manual (2016). Chapter 19: Signalized Intersections. Pag. 19-15.

⁵ Virginiadot (z.d.). Level of Service Definition.

rotonde en een VRI. Daarbij wordt de verkeersafwikkeling beoordeeld aan de hand van onderstaande afwikkelingsniveaus. Zolang de afwikkelingsniveaus tussen A en D liggen is een stabiele verkeersafwikkeling gegarandeerd. Vanaf afwikkelingsniveau E kan de afwikkeling als problematisch beschouwd worden.

Tabel 5-4: Overzicht parameters beoordeling impact verkeer⁶

code	LOS (level of service)	Verliestijd (s/voertuig)	
		Voorrang/ rotonde	VRI
A	Zeer goede doorstroming	0 – 10	0 – 10
B	Goede doorstroming	10 – 15	10 – 20
C	Goed tot matige doorstroming	15 – 25	20 – 35
D	Matig tot slechte doorstroming	25 – 35	35 – 55
E	Slechte doorstroming	35 – 50	55 – 80
F	Zeer slechte doorstroming	> 50	> 80

Voor de uiteindelijke beoordeling hanteren we zowel een absoluut als een relatief beoordelingskader. Het absolute beoordelingskader hanteren we om de afwikkelingsniveaus los van de referentiesituatie in beschouwing te nemen.

Tabel 5-5: Absoluut beoordelingskader doorstroming verkeer

LOS (level of service)	Beoordeling	Score
A – B – C	Geen, neutraal of verwaarloosbaar effect	0
D	Beperkt negatief effect	-1
E	Negatief effect	-2
F	Aanzienlijk negatief effect	-3

Met de relatieve beoordeling vergelijken we de geplande situatie met de referentiesituatie. Daarbij hanteren we volgend beoordelingskader.

Tabel 5-6: Relatief significantiekader voor het functioneren van het kruispunt o.b.v. de verzadigingsgraad

Verzadigingsgraad kruispunt referentiesituatie	Verzadigingsgraad kruispunt geplande situatie (in afwikkelingsniveau)			
	F	E	D	A-C
F	0	+1	+2	+3
E	-1	0	+1	+2
D	-2	-1	0	+1
A - C	-3	-2	-1	0

⁶ HCM: Highway Capacity Manual (2016). Chapter 19: Signalized Intersections, Chapter 20: Two-way Stop-Controlled Intersections & Chapter 22: Roundabouts.

Verkeersleefbaarheid

Onder 'verkeersleefbaarheid' verstaan we de mate waarin de leefomgeving voldoet aan de kwaliteitseisen voor het menselijk functioneren en beleven voor zover beïnvloed door verkeer en zijn voorzieningen. Volgende deelaspecten zullen gehanteerd worden bij de beoordeling van de verkeersleefbaarheid:

Impact op de leefomgeving

Het aspect 'impact op de leefomgeving' wordt bepaald door de routing van het verkeer in relatie tot de ligging van **kwetsbare gebieden** zoals schoolomgevingen, woon- en natuurgebieden.

De indicator die hiervoor gebruikt zal worden is:

- Voertuigkilometers gereden op het onderliggend wegennet

Het gebruik van voertuigkilometers als indicator gaat ervan uit dat naarmate de druk op het wegennet vergroot de impact op de omgeving groter wordt. Er zal meer (zwaar) verkeer zijn, wat het voetgangers en fietsers in het algemeen moeilijker maakt.

Voor de beoordeling wordt het relatief generiek significantiekader gebruikt.

Verkeersveiligheid

De mate waarin een verkeerssysteem (extern van het plan) veilig is, staat in relatie tot de hoeveelheid en soort van verkeer en de inrichting van de weg.

De indicatoren die hiervoor gebruikt zullen worden zijn:

- Verkeersintensiteiten
- Aanwezigheid van zwaar verkeer
- Conflictpunten in de verkeersafwikkeling

Verkeersintensiteiten

Voor de kernen van Oostmalle, Zoersel en Rijkevorsel zullen de verkeersintensiteiten, zowel kwalitatief als kwantitatief, beoordeeld worden in relatie met de huidige inrichting en fietsvoorzieningen van de N14, de geldende snelheidsregimes. Hierbij zal in de kernen ook een toetsing gebeuren van de inrichting van de N14 ten aanzien van de inrichtingsprincipes van het dragend netwerk. Op basis van het relatief significantiekader (Tabel 5-6) kunnen de verschillende situaties vervolgens ten aanzien van elkaar beoordeeld worden.

Aandeel zwaar verkeer

Een verkeerskundig aspect dat de mate van verkeersleefbaarheid zal beïnvloeden is de aanwezigheid van zwaar verkeer. Dit criteria wordt ook in onderstaande tabel kwantitatief benaderd volgens de criteria uit het richtlijnenboek (2018). Dit is bijgesteld op basis van verkeersindicatoren (AWV) en eigen verkeerstellingen & bevindingen. Op basis van het relatief significantiekader (Tabel 5-6) kunnen de verschillende situaties vervolgens ten aanzien van elkaar beoordeeld worden.

Voor de uiteindelijke beoordeling hanteren we zowel een absoluut als een relatief beoordelingskader. Het absolute beoordelingskader hanteren we om de aanwezigheid van zwaar verkeer los van de referentietoestand in beschouwing te nemen. Met de relatieve beoordeling vergelijken we de geplande situatie met de referentiesituatie. Daarbij hanteren we volgende beoordelingskaders.

Tabel 5-7: Absoluut significantiekader voor het aandeel zwaar verkeer op straat

Beoordeling	Aandeel Zwaar verkeer		
	Score	Hoofd-wegennet	Lokaal wegennet
Aanzienlijk positieve impact verkeersleefbaarheid/-veiligheid	+3	< 5%	< 3%
			< 1%

Positieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	+2	±5%	±5 - 3%	1-2%
Beperkt positieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	+1	5 – 10%	5 – 7%	2-4%
Verwaarloosbare impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	0	10 - 15%	7 - 10%	4-6 %
Beperkt negatieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	-1	15 - 20%	10 - 12%	6 - 8%
Negatieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	-2	20 - 25%	12 - 15%	8 - 10%
Aanzienlijk negatieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	-3	>25%	>15%	>10%

Tabel 5-8: Relatief significantiekader voor het aandeel zwaar verkeer op straat

Beoordeling	Score	Aandeel Zwaar verkeer		
		Hoofd-wegennet	Dragend netwerk	Lokaal wegennet
Aanzienlijk positieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	+3	- > 10%	- > 5%	- > 4%
Positieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	+2	- 5-10%	- 2-5%	- 2-4%
Beperkt positieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	+1	- 0– 5%	- 0-2%	- 0-2%
Verwaarloosbare impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	0	± 0 %	±0%	± 0%
Beperkt negatieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	-1	+ 0-5%	+ 0-2%	+ 0-2%
Negatieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	-2	+ 5-10%	+ 2-5%	+ 2-4%
Aanzienlijk negatieve impact op verkeersleefbaarheid/-veiligheid	-3	+ > 10	+> 5%	+ >4%

Conflictpunten in de verkeersafwikkeling

Voetgangers en fietsers zijn de meest kwetsbare weggebruikers, vooral omdat ze minder zichtbaar zijn en geen materiële bescherming hebben. Daarom is het noodzakelijk om hen extra bescherming te bieden door een goede inrichting van de infrastructuur.

De indicatoren die hiervoor gebruikt zullen worden zijn:

- Aantal conflictpunten
- Soorten conflictpunten

Er wordt een relatief generiek significantiekader gebruikt waarin de aspecten 'ernst van het conflictpunt' (kwalitatief) en 'het aantal conflictpunten' (kwantitatief) gecombineerd worden. Per conflictpunt wordt kwalitatief de verkeersveiligheid beoordeeld op basis van de verkeersintensiteiten, het aandeel vracht, de kwaliteit van de voet- en fietspaden en oversteekplaatsen, de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en de zichtbaarheid van de voetgangers en fietsers.

Het relatieve generieke significantiekader kan dan worden gebruikt voor de beoordeling (Tabel 5-6), waarbij de grootte van het effect wordt gemotiveerd, gebruik makend van de relatieve veranderingen ten opzichte van de referentiesituatie. Er moet hier eveneens worden rekening gehouden met het aantal conflictpunten.

Parkeerdruk

Op basis van de verkeersgeneratie zal het vereist aantal parkeerplaatsen bepaald worden voor werknemers en bezoekers. Deze vraag zal vergeleken worden met het geplande aantal parkeerplaatsen. Zowel de parkeerbalans voor wagens, vrachtwagens als voor fietsen wordt meegenomen.

De indicatoren die hiervoor gebruikt zullen worden zijn:

- Parkeerbezetting en parkeerbalans (auto en vracht)
- Gebruik fietsenstallingen (parkeerbalans fiets)

De parkeerbalans voor fietsen wordt beoordeeld op basis van het relatief significantiekader. De parkeerbalans voor (vracht)wagens wordt beoordeeld op basis van onderstaand significantiekader.

Tabel 5-9: Relatief significantiekader voor de parkeerbalans van (vracht)wagens

Parkeerbalans	Beoordeling	Score
De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort volledig op (bezetting op openbaar domein zakt onder 85%).	Aanzienlijk positief	+3
De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort grotendeels op (bezetting op openbaar domein zakt tussen 100% en 85%).	Positief	+2
De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort gedeeltelijk op (bezetting openbaar domein blijft boven 100%).	Beperkt positief	+1
De voorgenomen activiteit dekt de eigen (bijkomende) parkeerbehoefte zonder significant overschot (5%).	Geen/verwaarloosbaar effect	0
De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, maar de parkeerdruk op de omgeving blijft onder de grens van 85%. OF de (bijkomende) parkeerbehoefte wordt ruim gedekt, maar omdat er geen bestaand problematisch tekort is in de omgeving, werkt het overaanbod autogebruik in de hand.	Beperkt negatief	-1
De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, en de parkeerdruk op de omgeving overschrijdt de grens van 85%.	Negatief	-2
De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, en de parkeerdruk op de omgeving overschrijdt de grens van 100%.	Aanzienlijk negatief	-3

5.3.2 Lucht

Beschrijving referentiesituatie

Er wordt geopteerd om voor de beschrijving van de referentiesituatie rekening te houden met de luchtmodelleringskaarten van het jaar 2030 aangezien het gehanteerde verkeersmodel in de discipline mens-mobiliteit rekening zal houden met reeds geplande ontwikkelingen tot 2030 conform het strategisch verkeersmodel van de Vervoerregio.

De meest recente VMM-interpolatiekaarten om een inschatting van de luchtkwaliteit te maken dateren evenwel van 2024. Het is dan ook weinig zinvol om gebruik te maken van deze achtergrondkaarten als inschatting van de huidige referentiesituatie (d.i. huidige invulling van het studiegebied). Wel kunnen in het luchtbeleidsplan 2030 modelleringskaarten teruggevonden worden voor verschillende pollutanten waarbij de concentraties voor het jaar 2030 gemodelleerd werden voor de situatie zonder bijkomend beleid. Deze kaarten zijn ook terug te vinden in IMPACT. Bij de beschrijving van de huidige feitelijke referentiesituatie zullen deze kaarten dan ook gehanteerd worden als basis. Uit deze resultaten kan dan afgeleid worden in welke mate de relevante milieukwaliteitsnormen (2030) reeds ingevuld zijn en/of in welke mate er nog ruimte is voor eventuele bijkomende impact.

Er is een bestaande productiesite aanwezig (feitelijke referentiesituatie). Met betrekking tot de discipline lucht kunnen volgende emissiebronnen als potentieel relevant beschouwd worden :

- Verkeersemissies;
- Parkeeremissies;
- Emissies stookinstallatie: de centrale verwarming is op basis van gas;
- Overige procesinstallaties: het eigenlijke productieproces gaat minimaal gepaard met luchtzijdige emissies. Het plooien, knippen en vlechten van betonstaal gebeurt mechanisch, en hierbij komen geen significante emissies vrij. Ook de prefab betonconstructies veroorzaken geen luchtzijdige effecten. Het overschot van betonmateriaal wordt afgevoerd en gebroken op een externe locatie (geen emissies gelinkt aan bedrijf zelf). Enkel de metaalschrijnwerkerij (o.a. lassen) kan potentieel aanleiding geven tot luchtzijdige emissies. Op een aantal vaste plaatsen wordt hierbij afzuiging via filters voorzien. Daarnaast zijn er op een aantal laspunten ook bijkomende stoffilters aanwezig.

De planologische referentiesituatie, waarbij het nabijgelegen gebied nog agrarisch gebied is (maar waarvoor het planologisch attest en plan-MER in opmaak is om dit om te vormen naar industriegebied) is met betrekking tot de discipline lucht gelijkaardig aan de feitelijke referentiesituatie.

Beschrijving geplande situatie

In het plangebied is momenteel reeds een bedrijf aanwezig. In die optiek kunnen met betrekking tot de discipline lucht volgende deelaspecten vooruitgeschoven worden :

- Emissies exploitatie (o.a. stook- en procesinstallaties);
- Emissies verkeer.

Methodiek effectenbeoordeling

Waar het relevant geacht wordt om de luchtzijdige effecten kwantitatief te beoordelen zal dit volgens onderstaande methodiek gebeuren. Deze noodzaak zal afhankelijk zijn van de effectieve emissies van de verschillende deelaspecten (exploitatie, verkeer, ...), en zal in voorliggend plan-MER verder opgedeeld worden volgens de verschillende deelaspecten. Er zal hierbij steeds onderzocht welke ruimte nog beschikbaar is om eventuele bijkomende emissies / impact te hebben.

Indien beschikbaar, worden resultaten besproken en getoetst aan de respectievelijke emissiegrenswaarden opgenomen in VLAREM II. Voor de diverse te onderzoeken parameters kan, waar mogelijk, een inschatting gemaakt worden van de immissiebijdrage op de concentraties in de omgeving. Als referentiejaar wordt hierbij geopteerd om 2030 te hanteren (verkeersmodel zal namelijk rekening houden met reeds geplande ontwikkelingen tot 2030), zal een verdere aftoetsing voor de relevante parameters gebeuren op basis van de strengere luchtkwaliteitsdoelstellingen die vanaf 2030 gelden. Deze worden opgelijst in onderstaande tabel waarbij de relevante parameters met betrekking tot verkeer weergegeven worden (NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}).

Tabel 5-10: Immissiegrenswaarden, geldend vanaf 2030

parameter	Middelingstijd	grenswaarde
NO ₂ - Uurgrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens	1 uur	200 µg/m ³ NO ₂ mag niet meer dan 3 keer per kalenderjaar overschreden worden (cf. 99,97-percentiel)
NO ₂ - Daggrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens	24 uur	50 µg/m ³ NO ₂ mag niet meer dan 18 keer per kalenderjaar overschreden worden (cf. 95,07-percentiel)
NO ₂ - Jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens	Kalenderjaar	20 µg/m ³ NO ₂
PM ₁₀ - Daggrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens	24 uur	45 µg/m ³ PM ₁₀ mag niet meer dan 18 keer per kalenderjaar overschreden worden (cf. 95,07-percentiel)
PM ₁₀ - Jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens	Kalenderjaar	20 µg/m ³ PM ₁₀
PM _{2,5} – Daggrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens	24 uur	25 µg/m ³ PM ₁₀ mag niet meer dan 18 keer per kalenderjaar overschreden worden (cf. 95,07-percentiel)
PM _{2,5} – Jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens	Kalenderjaar	10 µg/m ³ PM _{2,5}

Wanneer bijkomend voldaan wordt aan de volgende randvoorwaarden, dient een impactberekening absoluut uitgevoerd te worden:

- emissie groter dan 1/10 van de drempelvracht voor opname in het integraal milieujaarverslag;
- als de pollutant een kritische parameter is, dit wil zeggen dat de gemeten waarde in de omgeving groter is dan 80% van de milieukwaliteitsnorm (tenzij er geen significante bijdrage ten gevolge van het plan/project is);
- een pollutant met gevarenaanduiding (H-zinnen) H340, H341, H350, H351, H360 en H361.

In andere gevallen kan het eveneens als noodzakelijk beschouwd worden om een impactberekening uit te voeren (bijvoorbeeld verkeersgenererend, cumulatieve effecten, ...).

Op basis van de beschikbare gegevens (al dan niet geëxtrapoleerd wordt er met behulp van IMPACT of een verkeersmodel (CAR-Vlaanderen of IFDM-Traffic, deze laatste geïmplementeerd in IMPACT) een inschatting gemaakt van de immissiebijdragen van het plan op de omgevingsconcentraties. Deze bijdragen worden geëvalueerd t.o.v. de verschillende normen, richtwaarden, grenswaarden, standaarden, ... zoals opgenomen in de momenteel van toepassing zijnde juridische randvoorwaarden.

Als toetsingskader (Tabel 5-11) wordt hierbij gebruik gemaakt van het kader zoals voorgesteld in het Richtlijnsysteem Lucht (Richtlijnsysteem Lucht - Kennis- en informatiesysteem MER - Wiki van het departement Omgeving van de Vlaamse overheid (milieuinfo.be)). Het kader wordt gehanteerd om de impact te beoordelen t.o.v. de luchtkwaliteitsdoelstellingen, en dit geldt zowel voor industriële bronnen als verkeersemisies.

Tabel 5-11: Beoordelingskader, score toegekend i.f.v. berekende immissiebijdrage t.o.v. luchtkwaliteitsdoelstellingen en milieukwaliteitsnormen

invloed op omgeving		Score
plan/project zorgt voor daling X van immissie	X > 10 % van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+ 3
	X > 3 % van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+ 2
	X > 1 % van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	+ 1
Plan/project heeft geen of zeer beperkte bijdrage aan immissie	X ≤ 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	0
Plan/project zorgt voor stijging X van immissie	X > 1% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	- 1
	X > 3% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	- 2
	X > 10% van de MKN of toegelaten aantal overschrijdingen	- 3

Met X: gemiddelde berekende immissiebijdrage en/of aantal overschrijdingen; MKN: milieukwaliteitsnorm

Voor percentielen wordt er geen afzonderlijk beoordelingskader voorzien. De deskundige bepaalt de immissiebijdrage of het aantal overschrijdingen en doet een eigen expertenoordeel met betrekking tot de noodzaak aan milderende maatregelen.

Hierbij moet de beoordeling van de luchtkwaliteit (cfr. Kaderrichtlijn Lucht) overal gebeuren met uitzondering van volgende locaties:

1. locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
2. op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen, waarop alle relevante bepalingen inzake gezondheid en veiligheid op het werk gelden;
3. op de rijbaan van wegen;
4. op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Indien er als gevolg van de activiteiten een negatief tot aanzienlijk negatief effect te verwachten is op de omgeving, dan dienen maatregelen waar mogelijk toegepast te worden om de geurhinder tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen. Waarden boven de grenswaarde (aanzienlijk negatief effect) dienen als onaanvaardbare hinder beschouwd te worden. De noodzaak tot het nemen van milderende maatregelen in functie van de effectbepaling, wordt weergegeven in Tabel 5-20.

Tabel 5-12: Afbakening noodzaak milderende maatregelen – Richtlijnsysteem Lucht

beoordeling van het effect	koppeling met milderende maatregelen	
	Locaties met concentraties < 80 % MKN	Locaties met concentraties > 80 % MKN
beperkt negatief (score -1)	onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend	er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen
negatief (score -2)	er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen	er moet onderzoek gebeuren naar milderende maatregelen
aanzienlijk negatief (score -3)	er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden	er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden

5.3.3 Geluid en trillingen

Geluidsmetingen

Relevante impact kan worden bekomen van de emitterende bronnen (installaties) binnen het plangebied en de verkeersafwikkeling op de voornaamste toegangswegen van en naar dit plangebied.

De referentiesituatie zal worden beschreven enerzijds aan de hand van de strategische geluidsbelastingkaarten en anderzijds aan de hand van geluidsmetingen t.h.v. de dichtstbij gelegen bewoning of in de omgeving ervan. In het recente verleden zijn reeds geluidsmetingen uitgevoerd van donderdag 5 mei tot en met woensdag 11 mei 2022. Deze zijn nog steeds relevant en zullen voor deze studie worden hernomen.

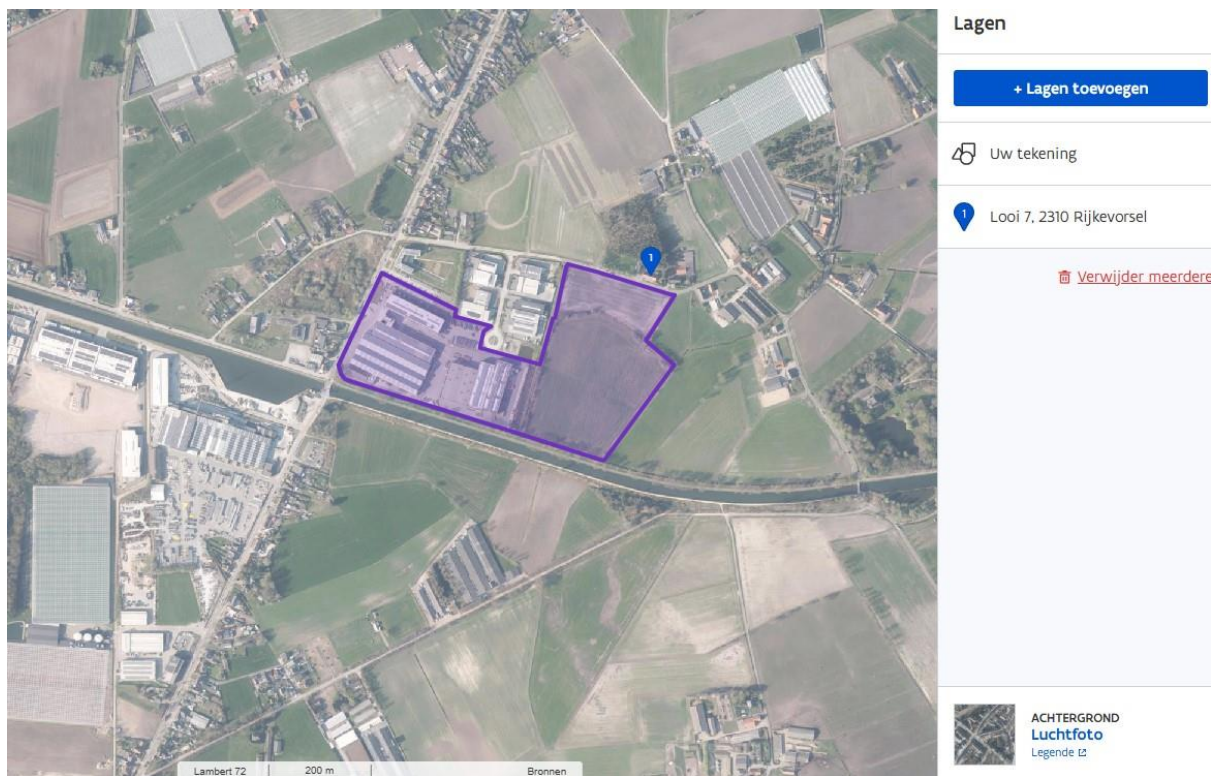
Deze metingen kunnen in kader van dit project hernomen worden, gelet op het feit dat deze nog steeds als representatief kunnen worden beschouwd. Dit omdat in de omgeving van het plangebied ondertussen geen grote ontwikkelingen en/of veranderingen zijn gebeurd, waardoor het achtergrondgeluid (veroorzaakt door ingedeelde inrichtingen en wegverkeerslawaaï) niet veel veranderd zal zijn.

Het meetpunt van de reeds uitgevoerde geluidsmetingen was representatief voor de dichtstbijzijnde bewoonde gebouwen in de omgeving, in het noordoosten van het plangebied en lag als volgt:

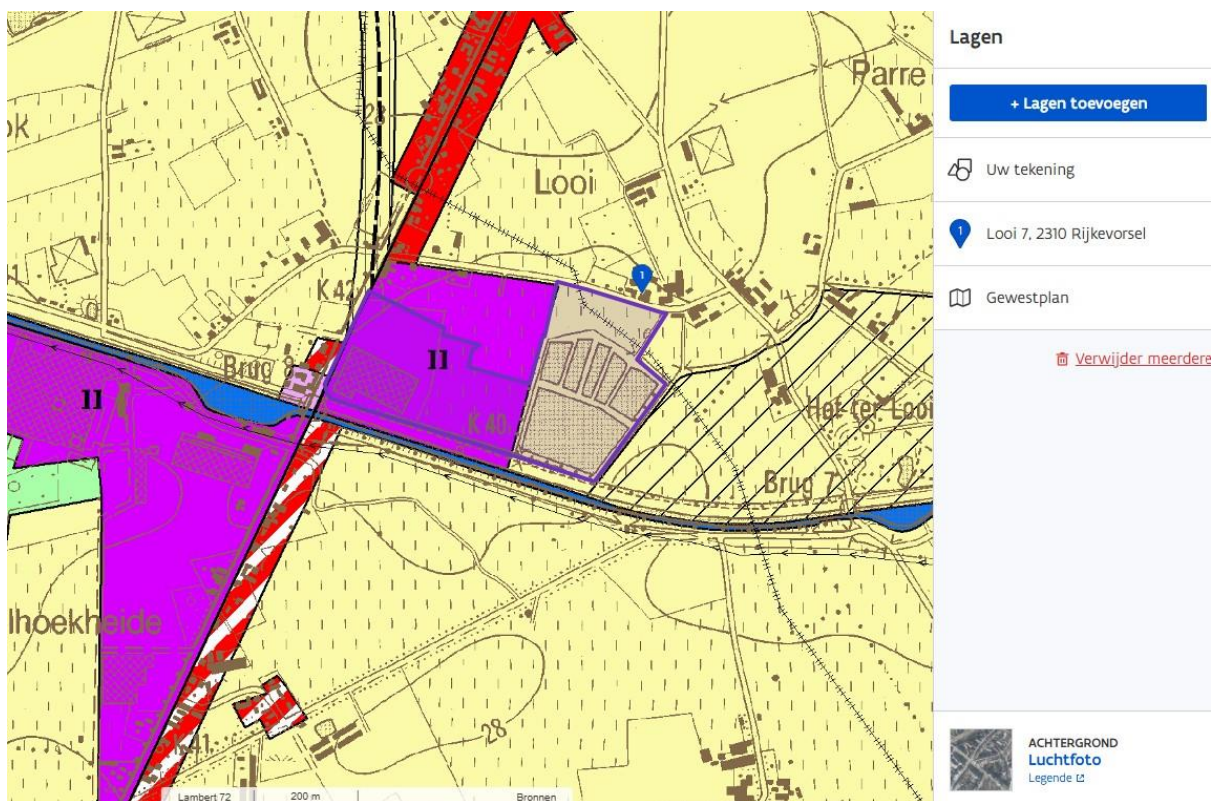
- **Meetpunt 1 (MP1):** gelegen ten noordoosten van het plangebied, ter hoogte van de woning aan Looi 7, op ca. 10 meter van het plangebied. Volgens het gewestplan is het meetpunt gelegen in een agrarisch gebied op minder dan van 500 meter van industriegebied (gebiedstype 2).

In het meetpunt werd continu worden gemeten gedurende een periode van 6 dagen (met inbegrip van een weekend).

De ligging van het meetpunt is weergegeven op onderstaande figuren, respectievelijk op luchtfoto, en volgens het gewestplan.



Figuur 5-2: Ligging van de meet- en/of evaluatiepunten ten opzichte van het plangebied (indicatieve aanduiding) op luchtfoto (bron: Geopunt Vlaanderen)



Figuur 5-3: Ligging van de meet- en/of evaluatiepunten ten opzichte van het plangebied (indicatieve aanduiding) volgens het gewestplan (bron: Geopunt Vlaanderen)

Methodiek effectenbeoordeling

In kader van voorliggend plan-MER zal worden onderzocht welke planologisch akoestische effecten er optreden op vlak van de toepasselijke geluidsnormering bij het omvormen van het plangebied van agrarisch gebied naar industriegebied (of andere bestemmingen).

De planologisch-akoestische gevolgen van de beoogde wijzigingen, uitgaande van het beoordelingskader van Vlare II, zullen enerzijds worden weergegeven in figuren en anderzijds in tabellen. Deze figuren zullen een weergave geven van de door het gewestplan/geldend RUP bepaalde milieukwaliteitsdoelstellingen binnen en rondom de verschillende gebieden respectievelijk in de planologische referentie, als in de geplande situatie. De relevante contouren van 500 meter rond de deelgebieden zullen eveneens worden weergegeven.

Volgens het beoordelingskader van VLAREM II dient er immers een onderscheid gemaakt te worden tussen:

- Beoordelingspunten die gelegen zijn binnen de contour van het 'nieuwe' industriegebied;
- Beoordelingspunten die gelegen zijn rondom de contour van een nieuw industriegebied, binnen een perimeter van 500 meter.

Algemeen gesteld komt het erop neer dat de milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht gelijk blijven binnen de geplande contour of versoepelen waardoor er een ruimere geografische afbakening ontstaat die voortaan ook moet worden beoordeeld als gebied op minder dan 500 m van industriegebied.

Door het planvoornemen zal een deel met bestemming agrarisch gebied omgevormd worden tot industriegebied.

De toepasselijke richtwaarden voor geluid van Vlare II zullen (omvorming naar gebiedstype 5) hierdoor versoepelen met 15 dB voor de beoordelingsperiodes van de dag en de avond en met 20 dB voor de beoordelingsperiode van de nacht.

Verder zal een deel van de zone met de bestemming woongebied en een deel van de zone agrarisch gebied komen te liggen in een gebied op minder dan 500 meter van industriegebieden (gebiedstype 2).

De toepasselijke richtwaarden zullen hierdoor versoepelen met 5 dB voor de beoordelingsperiodes van de dag (07.00h-19.00h) en de avond (19.00h-22.00h) en 10 dB voor de beoordelingsperiode van de nacht (22.00h-07.00h).

De uitbreiding van het bedrijf voorziet in nieuwe productiehallen, circulatieruimte en bijkomend transport.

Concreet kan dit op vlak van geluid en geluidsemisatie betekenen dat een aantal aanwezige geluidsbronnen kunnen verdwijnen en dat er andere geluidsbronnen kunnen bijkomen. Details daaromtrent zijn echter momenteel niet beschikbaar.

Op basis van een aantal algemene principes zal worden getracht het geluidseffect daaromtrent in kaart te brengen.

Naast de externe continue geluidsbronnen kunnen verkeer/transport belangrijke geluidsbronnen zijn.

Door wijziging van de externe en interne ontsluiting en parkeermogelijkheden in het plangebied kunnen een aantal transport gerelateerde geluidsbronnen (stationair draaiende vrachtwagens, koeling vrachtwagens, ...) veranderen.

Op basis van een aantal algemene principes zal worden getracht het geluidseffect daaromtrent in kaart te brengen.

5.3.4 Oppervlaktewater, waterhuishouding en grondwater

Beschrijving referentiesituatie

De referentiesituatie is de toestand van de omgeving in afwezigheid van het plan. De impact van het plan wordt beoordeeld met deze referentiesituatie als vergelijkingsbasis.

De beschrijving van de referentiesituatie omvat een analyse van de (fysische) omgevingsfactoren met betrekking tot het actuele watersysteem in het studiegebied. Onderstaande elementen worden geëvalueerd:

- Afwatering van het studiegebied (VHA waterlopen, afstromingskaart, rioleringsnetwerk)
- Reliëf en bodemkenmerken (DHM, bodemkaart, infiltratiegegevens);
- Overstromingsgevoeligheid van het studiegebied (Watertoets 2023);
- Zoneringsplan en zuiveringsgebied;
- Beschermingszone grondwaterwinning;
- Kwetsbaarheid van de grondwaterlagen.

De beschrijving van de referentiesituatie wordt ondersteund door bijhorend kaartmateriaal.

Daarnaast wordt de actuele waterhuishouding van de bestaande gebouwen en verhardingen in kaart gebracht op basis van bestaande gegevens omtrent opvang, buffering, hergebruik en infiltratie van hemelwater. Onderstaande elementen worden geëvalueerd bij de opmaak van een waterbalans:

- Verharde oppervlaktes en dakoppervlaktes;
- Neerslaggegevens huidig klimaat;
- Buffering en infiltratie (bestaande voorzieningen);
- Rioleringsplannen;
- Overzicht productiegegevens en waterverbruik;
- Lozing afvalwater.

Beschrijving geplande situatie

De geplande activiteiten en ingrepen die rechtstreeks of onrechtstreeks de lokale waterhuishouding (kunnen) beïnvloeden zullen worden besproken.

Het plan wordt geanalyseerd en (minimaal) onderstaande planelementen worden geëvalueerd:

- Combineerbaarheid van de nieuwe bestemming met overstromingen (overstromingsregime);
- De omvang en locatie van minder doorlatende oppervlakken en eventuele belangrijke wijziging van het globaal terreinniveau (ophogingen en uitgravingen);
- Aanleg van ondergrondse bouwlagen / constructies / bemalingen;
- Bijkomende functie(s) die omvangrijk bijkomend waterverbruik en/of afvalwaterproductie impliceren;
- Wijzigingen aan het oppervlaktewatersysteem; aanpassingen aan bestaande oppervlaktewaterlichamen of de creatie van nieuwe oppervlaktewaterlichamen.

Bij de beoordeling van de impact van de beoogde uitbreiding op korte termijn zal gefocust worden op de wijzigingen i.v.m. omvang en locatie van de verharde oppervlakken en aanpassingen ten aanzien van de opvang, buffering, hergebruik en infiltratie van hemelwater.

Vanwege de (pluviale) overstromingsgevoeligheid van het plangebied zal ook de beoordeling van de impact op het overstromingsregime belangrijk zijn.

De gewenste uitbreidingen voor productie- en opslagruimte en de overige geplande verhardingen (voor circulatie vrachtwagens en verplaatsbare constructies) wijzigen de verhardingskenmerken en dus de afwateringskenmerken van het plangebied. De impact hiervan zal worden beoordeeld, rekening houdend met de capaciteit en ligging van de nieuwe WADI en de aanpassingen aan het grachtensysteem dat afwatert richting de Kleine Mark.

Ook bij de boogde uitbreiding op lange termijn dient hoofdzakelijk rekening gehouden te worden met wijzigingen van grootte en locatie van de verharde oppervlakten, en aanpassingen ten aanzien

van de opvang, buffering, hergebruik en infiltratie van hemelwater (o.a. bijkomende geplande WADI).

Ook de impact van de beoogde uitbreiding op het lokale overstromingsregime wordt beoordeeld. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de geplande (gedeeltelijke) inbuizing van het grachtensysteem in het plangebied.

De verdere uitbreiding van loodsen/gebouwen en maaiveldverhardingen voor circulatie/wegenis is hier de voornaamste ingreep.

Methodiek effectenbeoordeling

De beschreven methodiek steunt op het MER-richtlijnenboek voor de discipline water (versie 1.02.2021)⁷. Hierin worden onderstaande effectgroepen voorgesteld m.b.t. de systeemcomponenten oppervlaktewater en grondwater en de waterhuishouding:

- Wijziging oppervlaktewaterkwaliteit
- Wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater
- Wijziging afvoergedrag/overstromingsregime oppervlaktewater
- Wijziging grondwaterkwantiteit
- Wijziging grondwaterkwaliteit
- Wijziging hydrogeologische opbouw
- Infrastructuur (riolerings- en zuiveringsinfrastructuur)

Op basis van de plankenmerken wordt de effectgroep 'wijziging hydrogeologische opbouw' als niet relevant geacht voor de verdere impactbeoordeling. De impact van het plan op de overige effectgroepen zal worden beoordeeld op basis van de beschikbare informatie.

De effectgroep 'wijziging structuurkwaliteit oppervlaktewater' wordt beoordeeld in functie van het lokale grachtensysteem dat in de geplande situaties gewijzigd wordt. Aan de waterloop Kleine Mark zelf worden geen wijzigingen m.b.t. structuurkwaliteit gepland.

Naast bovenstaande effectgroepen omvat het toetsingskader ook algemene aspecten die steeds onverminderd toegepast dienen te worden; de normen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater (GSVH), de principes van het integraal waterbeheer en duurzaam waterverbruik, de bepalingen van de watertoets en de milieuwetgeving i.v.m. waterkwaliteit (Vlarem II).

De impactbeoordeling gebeurt d.m.v. *expert judgement* van de MER-deskundige en wordt cijfermatig ondersteund waar mogelijk volgens het vooropgestelde beoordelingskader uit deel 5.2.6.

5.3.5 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Methodiek effectenbeoordeling

Er zal onderzocht worden welke effecten ten aanzien van het landschap, het bouwkundig erfgoed en het archeologisch erfgoed er zullen optreden bij het ontwikkelen van het voorgenomen plan.

Volgende effectgroepen komen aan bod:

- Verlies of aantasting van waardevolle landschapselementen en landschapsstructuren door ruimtebeslag en verbreking of wijziging van landschapsrelaties, bijvoorbeeld op het vlak van het ecosysteem
- Wijziging of potentiële aantasting van archeologische erfgoedwaarden, landschappelijke erfgoedwaarden (landschapsrelicten en ankerplaatsen) en bouwkundige erfgoedwaarden (beschermde en/of waardevolle niet-beschermde monumenten, dorpsgezichten en landschappen)
- Wijziging in het landschapsbeeld en de visuele impact

⁷ <https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2021-10/RLBWaterversie2021.pdf>

Door het effectief ruimtebeslag voor het uitbreiden van het bedrijfsterrein kunnen bestaande **landschapsstructuren en geomorfologische structuren wijzigen of verdwijnen** en kunnen bijgevolg landschappelijke barrières ontstaan.

De effecten worden kwalitatief, eventueel kwantitatief beschreven en beoordeeld.

Het volgende significantiekader wordt gebruikt:

Effect	Score
Globaal herstel of globale opwaardering van waardevolle landschappelijke structuren of relaties met effect tot buiten het plangebied	+3
Lokaal herstel of opwaardering van waardevolle landschappelijke structuren of relaties	+2
Herstel of opwaardering van landschappelijke structuren en relaties op een deel van het plangebied	+1
Geen of slechts een tijdelijk effect op het plangebied noch daarbuiten	0
Beperkte, lokale verstoring of versnippering van de landschappelijke structuren en relaties op een beperkt deel van het plangebied	-1
Verstoring of versnippering van waardevolle landschappelijke structuren of relaties voor het gehele plangebied	-2
Verstoring of versnippering van waardevolle landschappelijke structuren of relaties tot ver buiten het plangebied	-3

Door het ruimtebeslag en de wijzigingen in de bestaande structuren kunnen bepaalde **erfgoedelementen** verloren gaan of kunnen ze hun landschappelijke context verliezen. Dit kan gaan om landschappelijk erfgoed (perceelsconfiguratie, landgebruik, historisch wegennet, landschapsrelicten), bouwkundig erfgoed en (ondergrondse, onzichtbare) archeologische erfgoedwaarden.

De effecten worden kwalitatief beschreven en beoordeeld. Om de significantie van de effecten op het erfgoed te bepalen wordt eerst de waarde van het erfgoed in de mate van het mogelijke ingeschat. Belangrijke criteria daarvoor zijn onder meer de graad van bescherming, de effectieve ouderdom, de gaafheid of staat van bevinding, de zeldzaamheid en de ensemblewaarde of context.

Elementen met een hoge erfgoedwaarde

- Beschermd erfgoed
- Erfgoedlandschap
- Vastgesteld gebied in de landschapsatlas

Elementen met een matige erfgoedwaarde

- Relictzone
- Lijnrelict
- Vastgesteld bouwkundig erfgoed
- Beperkt aangetast, kenmerkend/streekeigen landschapselement

Daarnaast kunnen ouderdom, gaafheid, zeldzaamheid of een combinatie van de hierboven geformuleerde criteria ertoe leiden dat een element een klasse kan stijgen. Zo kan een puntrelict dat opgenomen is in de inventaris van het bouwkundig erfgoed maar wat verder toch gaaf, uniek en relatief oud is, als zeer waardevol gewaardeerd worden.

Naast de waarde van het erfgoed is eveneens de aard van de ingreep bepalend voor het bepalen van de significantie. Hierbij worden volgende categorieën onderscheiden: vernieling, aantasting, beïnvloeding ensemblewaarde, beïnvloeding contextwaarde, restauratie en renovatie.

Het volgende significantiekader wordt gebruikt:

Effect	Score
De landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden met hoge waardering worden respectievelijk hersteld of gerenoveerd	+3
De landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden met matige waardering worden respectievelijk hersteld of gerenoveerd	+2
De context of de ensemblewaarde van het landschappelijk of bouwkundig erfgoed wordt verbeterd binnen het plangebied	+1
Geen of slechts een tijdelijk effect op de landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden binnen het plangebied of daarbuiten	0
De context of de ensemblewaarde van het landschappelijk of bouwkundig erfgoed wordt verstoord binnen het plangebied of de landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden worden gedeeltelijk vernield of aangetast	-1
De landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden hebben een matige waardering en worden volledig vernield of sterk aangetast	-2
De landschappelijke of bouwkundige erfgoedwaarden hebben een hoge waardering en worden volledig vernield of sterk aangetast	-3

De effecten ten aanzien van het **archeologisch erfgoed** kunnen beoordeeld worden aan de hand van het al dan niet aanwezig zijn van gekend archeologisch materiaal, de graad van verstoring van de oppervlakkige bodem en de bodemkenmerken zelf.

De aanwezigheid van gekend archeologisch materiaal is echter een dubieuze factor. De gekende vindplaatsen vertegenwoordigen namelijk slechts een fractie van de totale hoeveelheid erfgoed die in de bodem aanwezig is. Verharde, bebouwde, opgehoogde, geërodeerde of vergraven bodems zijn verstoorde en vergraven bodems. Voor dit type bodems worden de effecten ten aanzien van het archeologisch erfgoed als te verwaarlozen of beperkt negatief beschouwd.

Ten aanzien van archeologie wordt volgend significantiekader als leidraad gehanteerd:

Effect	Score
Geen ingreep in de bodem, of ingrepen in bodem zonder potentie voor archeologische en historische waarde	0
Mogelijke fysieke aantasting (door vergraving, bodemtechnische ingrepen of verandering van de grondwaterstand) Beperkte grondwerkzaamheden of andere ingrepen (compactie of bemaling) in verstoorde en vergraven bodem. Lage tot matige potentie voor archeologische en historische waarden. Aantasting archeologisch erfgoed met documentering ervan	-1
Grondwerkzaamheden in beperkt verstoorde en/of vergraven bodem. Matig tot hoge potentie voor archeologische en historische waarden	-2
Grondwerkzaamheden in onverstoorde bodem. Hoge potentie voor archeologische en historische waarden	-3

Door de uitvoering van het beoogde plan kan er een belangrijke, **visuele impact** optreden. Deze impact kan wijzigingen teweeg brengen op het vlak van schaal, open karakter, ruimtegebruik reliëf, beelddragere, contrast, kleur, ruimtelijke draagkracht of zichtpunten van het landschap.

De beleving of perceptie van het landschap wordt mee opgenomen in deze bespreking, zowel vanuit de site als vanuit de omgeving. Deze benadering is beperkt tot een bespreking in termen van esthetische kwaliteiten. De betrokken effecten worden kwalitatief beschreven en beoordeeld.

Het volgende significantiekader wordt gebruikt:

Effect	Score
Belangrijke en globale meerwaarde voor perceptieve kenmerken, waardevolle positieve beelddragere tot buiten het plangebied	+3
Belangrijke lokale meerwaarde voor perceptieve kenmerken	+2
Zeer lokale meerwaarde voor perceptieve kenmerken (op slechts een deel van het plangebied)	+1
Geen of slechts een tijdelijk effect op het plangebied noch daarbuiten	0
Beperkte verstoring van perceptieve kenmerken (op slechts een deel van het plangebied)	-1
Verstoring van perceptieve kenmerken binnen het plangebied	-2
Sterke verstoring van perceptieve kenmerken tot buiten het plangebied	-3

5.3.6 Mens-ruimte

Methodiek effectenbeoordeling

Volgens het richtlijnenboek mens – ruimtelijke aspecten komen de volgende aspecten aan bod:

- Effectgroep 'ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context'
- Deze effectgroep beschrijft en beoordeelt de functionele wisselwerking tussen het plangebied en zijn ruimere omgeving (macroschaal);
- Effectgroep 'ruimtegebruik en gebruikskwaliteit'
- In dit luik wordt per gebruiksfunctie de winst of het verlies aan oppervlakte berekend (zonder effectbeoordeling). Daarnaast vindt per gebruiksfunctie een beoordeling plaats (microschaal). Specifieke aandacht gaat naar het verlies aan landbouwgrond en de inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG). Er zijn in het planvoornemen een aantal gebieden aangeduid als mogelijke compensatiegebieden: niet-ontwikkelde woonuitbreidingsgebieden bij het centrum van Rijkvorsel en het gehucht Sint-Jozef die grotendeels in landbouwgebruik zijn.
- Effectgroep 'ruimtebeleving'
- Deze effectgroep beschrijft en beoordeelt de effecten van het plan op de beleving van de gebruikers van het gebied (bewoners en bezoekers). Het gaat hier voornamelijk over visuele belevingsaspecten, in wisselwerking met de discipline landschap (mesoschaal).

De beoordeling gebeurt op basis van een expertenoordeel.

5.3.7 Nevendisciplines

5.3.7.1 Bodem

Beschrijving referentiesituatie

Voor de discipline bodem wordt de ondiepe ondergrond (freatische aquifer) beschreven met o.m. aandacht voor:

- relatie ondergrond-bodem en relatie ondergrond-landschap;
- samenstelling van de bodem (top 2 m) en huidig bodemgebruik;
- beschrijving en karakterisering ondergrond;
- te verwachten en/of bestaande en gekende verontreinigingen.

Beschrijving geplande situatie

Dit is relevant voor de geplande situatie:

- eventuele effecten van ingrepen m.b.t. wijziging in beweging/uitlooggedrag van aanwezige verontreiniging in de ondergrond;
- eventueel te verwachten zettingen in de bodem in de onmiddellijke omgeving van de werken;
- eventuele wijzigingen in de diepere ondergrond;
- inschatten van tijdelijke vs. eventuele permanente invloeden.

De relevante ingrepen en eindtoestand zullen worden besproken in het latere ontwerp plan-MER. Wat betreft de deeldiscipline bodem zal worden gefocust op mogelijke profielverstoring en structuurwijziging, grondverzet, wijziging van het bodemgebruik en mogelijke aantasting van de bodemhygiëne.

De effecten voor de discipline bodem (pedologie, geologie) worden besproken op basis van de effectgroepen, criteria en parameters opgenomen in onderstaande tabel. Of en welke criteria worden weerhouden hangt o.m. af van het vooronderzoek (beschrijving huidige situatie).

Effectgroep	Criterium	Parameters
Structuurwijziging	Verandering in stapeling bodempartikels	Veranderen van bodemdraagkracht, zettingen. Wijziging in dichtheid en vochtgehalte. <i>Mogelijk relevant voor dit project.</i>
Profielwijziging	Verstoring van natuurlijke gelaagdheid en/of van de microstructuur binnen een bodemlaag	Verstoren verband tussen strooisellaag, top laag, A-, B- en C-horizonten, ... Verstoring van historische of wetenschappelijk waardevolle gronden. Verstoring van een archeologisch bodemarchief. <i>Mogelijk relevant voor dit project.</i>
Wijziging bodemgebruik, bodemgeschiktheid	Relatie huidig gebruik, realisatie nabestemming. Bodemeigenschappen die bepaald gebruik (on)mogelijk maken.	Mogelijkheden voor landbouw, bepaalde natuur, bewoning, enz. Minerale samenstelling, bodemvochtgehalte, structuur, textuur, porositeit, ... <i>Relevant voor dit project</i>
Erosie	Verplaatsing bodemdeeltjes door wind of water	Bodemtype, reliëf, bodemwaterhuishouding (infiltratiecapaciteit), vochtgehalte. <i>Niet relevant voor dit project gezien het vlakke reliëf.</i>

Grondverschuiving	Helling- of neerwaartse beweging van een pakket grond onder invloed van de zwaartekracht.	Lokale geologische opbouw, menselijke ingrepen. <i>Niet relevant voor dit project.</i>
Wijziging bodemstabiliteit	Aanwezigheid samendrukbare lagen	Mate waarmee alluviale afzettingen eventueel kunnen samengedrukt worden. Mate waarin deze sedimenten nat zijn en samendrukbaar als gevolg van het (tijdelijk) ontwateren ervan. <i>Niet relevant voor dit project.</i>
Wijziging bodemvochtregime	Bodemtextuur en vochtgehalte	Mate van verdroging ten gevolge van een tijdelijke bemaling. <i>Niet relevant.</i>
Aantasting bodemhygiëne (ondiep en diep)	Chemische karakterisatie bodem en ondergrond, verontreinigingen	Mate van risico op verspreiding bestaande verontreinigingen. Mogelijke interactie met lopende saneringswerken (site + omgeving). <i>Mogelijk relevant.</i>

Voor deze discipline geldt een algemeen beoordelingskader:

Effect	Beoordeling	Score
Verstoring van waardevolle bodems	Aanzienlijk negatief effect	-3
Verstoring van bodems met natuurlijk of landbouwkundig bodemgebruik of verstoring van gevoelige bodems	Negatief effect	-2
Verstoring van (recent) verstoorde bodems of verstoring van weinig gevoelige bodems	Matig/beperkt negatief effect	-1
Verstoring van verharde of niet gevoelige bodems	Geen/ verwaarloosbaar effect	0
Herstel naar natuurlijk of landbouwkundig bodemgebruik	Matig/ beperkt positief effect	+1
Herstel of wijziging naar gepland bodemgebruik dat waardevoller is dan huidig bodemgebruik	Positief effect	+2
Herstel (herstructurering) of wijziging naar gepland bodemgebruik dat veel waardevoller is dan huidig bodemgebruik	Aanzienlijk positief effect	+3

5.3.7.2 Biodiversiteit

Beschrijving referentiesituatie

De beschrijving van het studiegebied zal gebeuren op basis van kaartmateriaal, beschikbare waarnemingen, alsook op basis van de abiotische omschrijving uit de andere disciplines. Volgende bronnen zullen gehanteerd worden om de actuele situatie inzake biodiversiteit zo accuraat mogelijk te omschrijven, als aanvulling op de omschrijving uit de andere relevante abiotische disciplines:

- Ligging Natura 2000-gebieden;
- Specifieke instandhoudingsdoelstellingen (afgekort als S-IHD) van betrokken Natura 2000-gebieden;
- Ligging onderdelen van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verbindings- en Ondersteunend Netwerk (IVON);
- Ligging erkende en Vlaamse natuurreervaten;
- Biologische waarderingskaart (BWK);
- Natura 2000 habitatkaart.

Methodiek effectenbeoordeling

De verschillende bedrijfsemissies worden in de overige disciplines (lucht, water, bodem en geluid) bepaald. Deze discipline is dus hoofdzakelijk een integrerende discipline, waar effecten op de biodiversiteit onderzocht en geëvalueerd worden (op basis van het richtlijnenboek voor de discipline Fauna & Flora, 2005), grotendeels op basis van gegevens die in de overige disciplines bepaald worden.

Volgende effectgroepen worden inzake biodiversiteit algemeen gezien onderscheiden:

Directe effecten:

- **ecotoop- en biotoopverlies en -winst:** wijzigen van ecotopen en biotopen (en soorten) door ruimtebeslag (tijdelijk of permanent);
- **barrièrewerking & netwerkeffecten:** verdeling van het leefgebied van planten- en diersoorten in kleinere eenheden die worden gescheiden door ongeschikte gebieden;
- **bodemverstoring:** effecten als gevolg van veranderingen van de fysische bodemkarakteristieken (vb. afgraven, verdichten);
- **waterloop-structuurverstoring:** verstoringen aan de fysische structuurkenmerken van waterlopen (vb. versteviging oevers, verlegging beken).

Indirecte effecten: (effecten ten gevolge van wijzigingen in abiotische omstandigheden)

- **verzuring en vermessing:** effecten op biodiversiteit door neerslag van zuurvormende stoffen / door toename van voedingsstoffen via / in de lucht, bodem of water, die een ontregeling van ecologische processen tot gevolg heeft (op basis van disciplines lucht, bodem en water);
- **verstoring van de waterhuishouding:** effecten als gevolg van antropogeen veroorzaakte (grond)waterstandswijziging (bv. verdroging) (op basis van discipline water);
- **verontreiniging:** alle negatieve effecten op biodiversiteit als gevolg van de aanwezige milieuvreemde stoffen (op basis van de disciplines water, bodem, lucht);
- **verstoring:** alle effecten die de natuurlijke activiteiten van populaties van dieren verstoren (lawaai, licht, ...) (op basis van o.a. discipline geluid).

Deze effecten kunnen mogelijk optreden tijdens de geplande situatie. Voor voorliggend project worden de directe effecten van ecotoopverlies, barrièrewerking en bodemverstoring als mogelijk relevant beschouwd en worden de indirecte effecten verzuring en vermessing, verstoring van de waterhuishouding, verontreiniging en verstoring door lawaai of licht als mogelijk relevant beschouwd voor deze discipline en dus verder besproken.

Bij de beoordeling van de significantie van een bepaald effect inzake biodiversiteit wordt rekening gehouden met de kwetsbaarheid van een bepaald ecotoop ten opzichte van een bepaalde ingreep (gebaseerd op zeldzaamheid, natuurlijkheid, vervangbaarheid en gevoeligheid van het ecotoop) en met de ernst van de invloed van de gewijzigde factoren.

De effecten door verontreiniging (ecotoxicologische effecten door bodem-, water- en luchtmissies) zullen beschreven worden op basis van de resultaten binnen de disciplines bodem, water en lucht. Hierbij gaat de aandacht voornamelijk uit naar de stoffen waarbij een overschrijding van de tot de overheid gerichte VLAREM-milieukwaliteitsnormen optreedt of verwacht wordt.

Voor de beoordeling van directe effecten kan rekening gehouden worden met onderstaand kader.

Beoordelingskader – directe effecten :		Score
Ecotoop- en biotoopverlies – Verlies aan leefgebied – Ruimtebeslag		
Aanzienlijk negatief effect: belangrijke ruimtebeslag/ecotoopverlies ter hoogte van (zeer) waardevolle ecotopen, regionaal belangrijke biotopen of Europees beschermde habitats. Verlies van (potentiële leefgebieden) van Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten. Het effect is permanent		-3
Negatief effect: beperkt ruimtebeslag/ecotoopverlies van (zeer) waardevolle ecotopen, regionaal belangrijke biotopen of Europees beschermde habitats. Verlies van (potentiële leefgebieden) van Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten. Het effect is tijdelijk of permanent		-2
Beperkt negatief effect: ruimtebeslag/ecotoopverlies van minder waardevolle ecotopen. Het effect is beperkt in omvang, en tijdelijk of permanent van aard		-1
Geen of verwaarloosbaar effect: geen ruimtebeslag, geen ecotoopcreatie		0
Beperkt positief effect: ecotoopcreatie (of herstel) van biologisch minder waardevolle ecotopen. Creatie van (potentieel) leefgebied voor diersoorten		+1
Positief effect: ecotoopcreatie (of herstel) van biologisch (zeer) waardevolle ecotopen. Creatie van (potentieel) leefgebied voor diersoorten		+2
Aanzienlijk positief effect: ecotoopcreatie (of herstel) van regionaal belangrijke biotopen of Europees beschermde habitats. Creatie van (potentieel) leefgebied voor Europees of op Vlaams niveau beschermde diersoorten		+3

Beoordelingskader – directe effecten : Barrièrewerking en netwerkeffecten	Score
Aanzienlijk negatief effect: bijkomende barrièrewerking/versnippering in een gebied dat een belangrijke (potentiële) verbindingswaarde heeft; of voorkomen van soorten die gevoelig zijn voor versnippering van leefgebied; of ontstaan van fysieke barrières waardoor uitwisseling van soorten tussen ruimtelijk gescheiden leefgebieden volledig wordt belemmerd; of afname oppervlakte geschikt leefgebied voor soorten; of uiteenvallen van leefgebied in kleinere eenheden (meer randverstoring); of toename van afstand tussen de overgebleven geschikte gebieden	-3
Negatief effect: bijkomende barrièrewerking/ versnippering in een gebied dat een zekere potentiële verbindingswaarde heeft; of ontstaan van fysieke barrières waardoor uitwisseling van soorten tussen ruimtelijk gescheiden leefgebieden minder makkelijk wordt (maar nog overbrugbaar); beperkte afname oppervlakte geschikt leefgebied voor soorten; of zeer beperkt uiteenvallen van leefgebied in kleinere eenheden (meer randverstoring); of zeer beperkte toename van afstand tussen de overgebleven geschikte gebieden;	-2
Beperkt negatief effect: bijkomende barrièrewerking/versnippering in een gebied dat slechts een beperkte verbindingswaarde heeft; of er ontstaan geen fysieke barrières waardoor uitwisseling van soorten tussen ruimtelijk gescheiden leefgebieden bemoeilijkt zou kunnen worden; zeer beperkte afname oppervlakte geschikt leefgebied voor soorten; of leefgebied valt niet uiteen in kleinere eenheden; of geen toename van afstand tussen de overgebleven geschikte gebieden	-1
Geen of verwaarloosbaar effect: geen wijzigingen op vlak van barrièrewerking en versnippering; of geen afname oppervlakte geschikt leefgebied voor soorten; of leefgebied valt niet uiteen in kleinere eenheden; of geen toename van afstand tussen de overgebleven geschikte gebieden; er ontstaan geen fysieke barrières waardoor uitwisseling van soorten tussen ruimtelijk gescheiden leefgebieden bemoeilijkt zou kunnen worden	0
Beperkt positief effect: bestaande barrières of versnipperingssituaties worden verbeterd, opgelost of hersteld, met geringe meerwaarde vanuit ecologisch oogpunt; of zeer beperkte toename oppervlakte geschikt leefgebied voor soorten	+1
Positief effect: bestaande barrières of versnipperingssituaties worden verbeterd, opgelost of hersteld, met matige meerwaarde vanuit ecologisch oogpunt; of beperkte toename oppervlakte geschikt leefgebied voor soorten	+2
Aanzienlijk positief effect: bestaande barrières of versnipperingssituaties worden verbeterd, opgelost of hersteld, met grote meerwaarde vanuit ecologisch oogpunt; of toename oppervlakte geschikt leefgebied voor soorten; of afstand tussen geschikte gebieden wordt kleiner; of opheffen van fysieke barrières waardoor uitwisseling van soorten tussen gebieden wordt bevorderd; of project draagt bij tot realisatie van natuurverbindingen	+3

Voor de beoordeling van indirecte effecten, meer specifiek voor verstoring van de waterhuishouding en rustverstoring (geluid), kan rekening gehouden worden met onderstaande kaders.

Beoordelingskader – Indirecte effecten : verstoring van de waterhuishouding	Score
Aanzienlijk negatief effect: Gebied is kwetsbaar tot zeer kwetsbaar voor verdroging/vernatting. Aanwezigheid van Europees beschermde grondwaterafhankelijke vegetatie, regionaal belangrijk biotoop of biologisch waardevolle vegetatie. Het effect is permanent. Het effect is niet beperkt in omvang. De geïmpacteerde vegetatie is niet herstelbaar op korte termijn	-3
Negatief effect: Gebied is kwetsbaar tot zeer kwetsbaar voor verdroging/vernatting. Aanwezigheid van Europees beschermde grondwaterafhankelijke vegetatie, regionaal belangrijk biotoop of biologisch waardevolle vegetatie. Het effect is tijdelijk. Het effect is (niet) beperkt in omvang. De geïmpacteerde vegetatie kan hersteld worden	-2
Beperkt negatief effect: Gebied is kwetsbaar tot zeer kwetsbaar voor verdroging. Het effect is (niet) beperkt in omvang. Het effect is tijdelijk. De geïmpacteerde vegetatie kan hersteld worden	-1
Geen of verwaarloosbaar effect: Gebied is niet tot weinig kwetsbaar voor verdroging/vernatting (afwezigheid van grondwaterafhankelijke vegetatie). Het effect is beperkt in omvang. Het effect is tijdelijk of permanent	0

Beoordelingskader Indirecte effecten : rustverstoring	Score
Aanzienlijk negatief effect: aanwezigheid van en/of belangrijke potenties voor (zeer) kwetsbare soorten voor rustverstoring; waarbij permanente of tijdelijke effecten verwacht kunnen worden tijdens kwetsbare periodes (broedseizoen, overwintering,...): afhankelijk van belang van gebied voor soorten in die periodes; of optreden van rustverstoring in gebieden die nog niet akoestisch zijn verstoord (actueel geluidsniveau < 45 dB(A)), ook al is de geluidstoename ten gevolge van project beperkt	-3
Negatief effect: aanwezigheid van en/of belangrijke potenties voor weinig kwetsbare soorten voor rustverstoring; waarbij beperkte permanente of tijdelijke effecten verwacht worden tijdens kwetsbare periodes (broedseizoen, overwintering,...): afhankelijk van belang van gebied voor soorten in die periodes; of Rustverstoring in gebieden die al akoestisch zijn verstoord (actueel geluidsniveau tussen 45 dB(A) en 55dB(A))	-2
Beperkt negatief effect: beperkte aanwezigheid van en/of beperkte potenties voor weinig kwetsbare soorten voor rustverstoring; waarbij geen permanente of tijdelijke effecten tijdens kwetsbare periodes (broedseizoen, overwintering,...), afhankelijk van belang van gebied voor soorten in die periodes, verwacht worden	-1
Geen of verwaarloosbaar effect: geen ()zeer kwetsbare, weinig kwetsbare soorten voor rustverstoring aanwezig, evenmin potenties voor deze soorten; of rustverstoring in gebieden die reeds akoestisch zijn verstoord (actueel geluidsniveau is al > 55 dB(A))	0
Beperkt positief effect: daling van actuele geluidsniveau tot niveau tussen 45 dB(A) en 55 dB(A) dankzij project	+1
Positief effect: daling van actuele geluidsniveau tot niveau tussen 40 dB(A) en 45 dB(A) dankzij project	+2
Aanzienlijk positief effect: daling van actuele geluidsniveau tot niveau < 40 dB(A) dankzij project	+3

De effecten ten gevolge van verstoring door verlichting zullen kwalitatief beoordeeld worden.

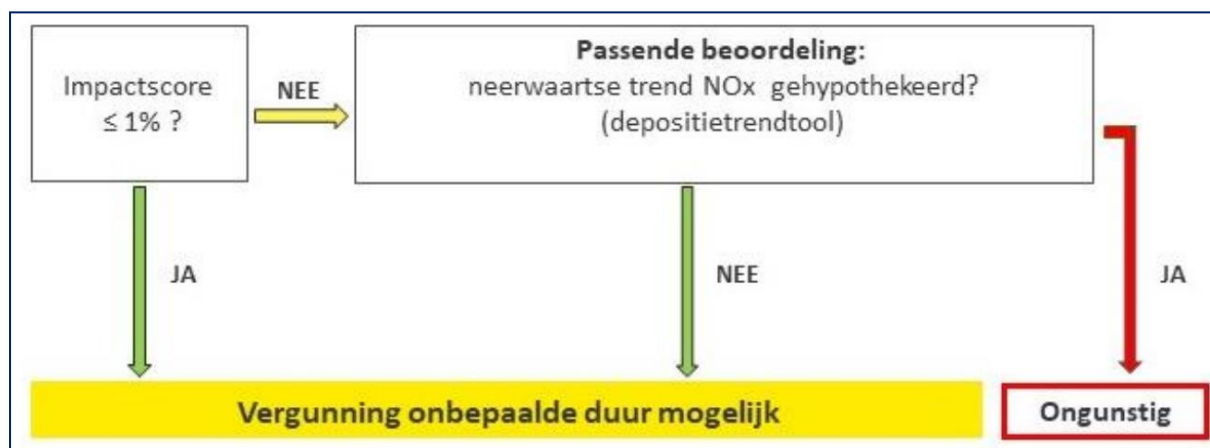
Wat betreft de mogelijke indirecte effecten door verzuring en vermesting, zal gefocust worden op verzuring en vermesting via lucht. Hierbij wordt voortgebouwd op de gegevens uit de discipline lucht.

Om de mogelijke effecten ter hoogte van **Europees beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden of SBZ)** te beschrijven, wordt gebruik gemaakt van de methodologie en significantiekaders zoals opgenomen in de Praktische wegwijzers (zie <https://pww.natuurenbos.be/>) en zoals voorgeschreven in de Omzendbrief OMG/2017/01. Er dient namelijk aangetoond te worden dat het project de vooropgestelde instandhoudingsdoelstellingen binnen SBZ niet kan hypothekeren (zie het Natuurdecreet).

M.b.t. mogelijke effecten door stikstofdepositie ter hoogte van habitatrichtlijngebieden (SBZ-H) wordt de praktische wegwijzer stikstofdepositie gehanteerd, die geüpdatet werd naar aanleiding van de inwerkingtreding van het Stikstofdecreet (BS 22/2/2024). Het Stikstofdecreet wil de impact van stikstofneerslag op habitatrichtlijngebieden (SBZ-H) in Vlaanderen structureel terugdringen. De maatregelen dragen bij aan de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor Europees beschermde natuur. Dit decreet beoogt ook een efficiënte en stabiele vergunningverlening. Als basis voor vergunningverlening van individuele projecten die stikstof uitstoten, bevat het decreet beoordelingskaders voor de effecten van stikstofdepositie via de lucht ten aanzien van SBZ-H.

Specifiek voor dit dossier kunnen volgende beoordelingskaders van belang zijn:

NO_x stationaire bronnen



Figuur 5-4: Beoordelingskader NO_x stationaire bronnen

Indien de impactscore⁸ van het project $\leq 1\%$ bedraagt is de opmaak van een passende beoordeling, voor wat betreft de effecten van stikstofdepositie via de lucht ten aanzien van SBZ-H, niet vereist⁹. De (cumulatieve) effecten van dergelijke projecten zijn immers reeds passend beoordeeld in de passende beoordeling van de PAS. Bij toetsing van de drempelwaarde moeten alle stikstofbronnen gerelateerd aan de IIOA¹⁰ mee in rekening worden gebracht.

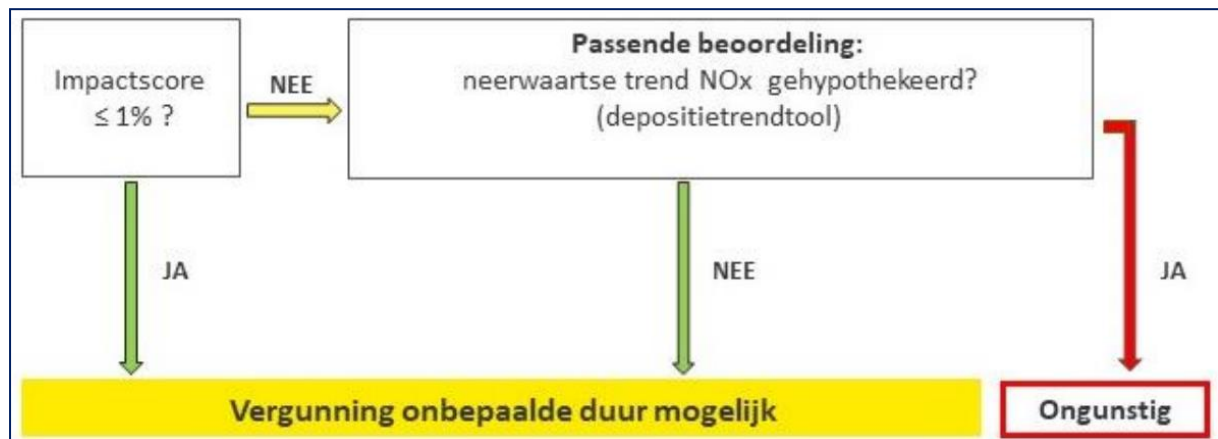
⁸ De hoogste procentuele verhouding van de totale stikstofdepositie van een project tegenover de kritische depositiewaarde (KDW) van een - al dan niet actueel aanwezig - habitatype is de zgn. impactscore. Artikel 3 van het Stikstofdecreet omvat een uitgebreide toelichting over de principes van de impactscore. De KDW wordt gedefinieerd als de grens waarboven het risico niet kan worden uitgesloten dat de kwaliteit van een habitatype significant wordt aangetast als gevolg van de eutrofiërende of verzurende invloed van atmosferische stikstofdepositie. De KDW's worden opgelijst in de praktische wegwijzer stikstofdepositie.

⁹ Conform artikel 28 van het Stikstofdecreet.

¹⁰ Ingedeelde inrichting of activiteit als vermeld in artikel 5.1.1, 8°, van het Decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM).

Indien de impactscore groter is dan 1% kan de vergunning enkel verleend worden voor onbepaalde duur op voorwaarde dat de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend voor NO_x niet wordt gehypothekeerd. Voor de beoordeling of een project de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend hypothekeert, is een depositietrendtool uitgewerkt door de Vlaamse Overheid.

NO_x mobiliteit



Figuur 5-44: Beoordelingskader NO_x mobiliteit (bron: praktische wegwijzer stikstofdepositie)

Indien de impactscore van het project $\leq 1\%$ bedraagt is de opmaak van een passende beoordeling, voor wat betreft de effecten van stikstofdepositie via de lucht ten aanzien van SBZ-H, niet vereist. De (cumulatieve) effecten van dergelijke projecten zijn immers reeds passend beoordeeld in de passende beoordeling van de PAS.

Indien de impactscore groter is dan 1% kan de vergunning enkel verleend worden voor onbepaalde duur op voorwaarde dat de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend voor NO_x niet wordt gehypothekeerd. Voor de beoordeling of een project de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend hypothekeert, is een depositietrendtool uitgewerkt door de Vlaamse Overheid.

NO_x stationaire bron(nen) + mobiliteit

Als een mobiliteit gerelateerd project ook een exploitatie van een IIOA omvat met één of meer stationaire bronnen van stikstofoxiden wordt de totale stikstofdepositie beoordeeld conform het beoordelingskader stikstofoxiden stationaire bronnen (zie hoger). De totale deposities voor voorliggend project zullen aldus afgetoetst worden aan het beoordelingskader voor stationaire bronnen.

Met betrekking tot mogelijke effecten ter hoogte van onderdelen van het **Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)** dient conform het Natuurdecreet aangetoond te worden dat het project geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de actuele natuurwaarden binnen VEN zal veroorzaken. Voor de definiëring en beoordeling van schade aan de natuur binnen het VEN wordt beroep gedaan op het VEN-besluit (BS 14/2/2024).

M.b.t. de effectbeschrijving ter hoogte van SBZ worden de vastgelegde instandhoudingsdoelstellingen gehanteerd als referentiesituatie (dus een toekomstige toestand). M.b.t. de effectbeschrijving ter hoogte van VEN worden de huidige natuurwaarden gehanteerd als referentiesituatie.

In de discipline biodiversiteit zal worden beoordeeld of het voorgenomen project vermijdbare schade aan de natuur doet ontstaan of als er redelijkerwijze voorwaarden moeten worden opgelegd om de schade te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen.

5.3.7.3 Mens-gezondheid en veiligheid

Beschrijving referentiesituatie

De referentiesituatie met betrekking tot de discipline mens-gezondheid zal zich enerzijds focussen op het bestaande ruimtegebruik en meer bepaald de aanwezigheid van kwetsbare locaties. Met kwetsbare locaties worden scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen en ouderenvoorzieningen bedoeld.

Verder zal voor de bestaande lucht- en geluidskwaliteit van de omgeving van het plangebied worden voortgebouwd op de beschrijving uit de disciplines lucht en geluid en trillingen.

Beschrijving geplande situatie

Met betrekking tot de geplande situatie zal er worden gefocust op de toenames in luchtkwaliteitsparameters zoals NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} alsook de geluidskwaliteit en diens mogelijke impact op de menselijke gezondheid en kwetsbare locaties in de geplande situatie.

Methodiek effectenbeoordeling

De discipline 'Mens-Gezondheid' kan omschreven worden als het deel van de milieueffectrapportage dat zich bezighoudt met het verzamelen, verwerken en interpreteren van informatie over wijzigingen in de leefomgeving ten einde de gevolgen, op korte en lange termijn, voor de volksgezondheid te schatten.

De effectbeoordeling maakt gebruik van het Richtlijnsysteem 'Mens-Gezondheid' en het richtlijnenboek 'Stadsontwikkeling en recreatie'.

In deze discipline worden verschillende stressoren geïdentificeerd. De verschillende stressoren worden beoordeeld op basis van hun gezondheidskundige advieswaarde. Gezondheidskundige advieswaarden worden enkel vanuit het oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid gedefinieerd. Ze zijn gebaseerd op vastgestelde dosis-responsenexperimenten of vaststellingen. Deze advieswaarden hebben echter geen wettelijke draagkracht. Ze worden vaak door internationale organisaties vastgelegd. Het is belangrijk de inschattingen en scores in de discipline mens-gezondheid niet als absolute inschattingen van de ziektelast door een project te interpreteren.

Op basis van de beschrijving van het voorgenomen plan worden de volgende effectgroepen behandeld:

Fysische stressor:

- Geluid en trillingen;

Chemische stressor:

- NO₂;
- PM₁₀;
- PM_{2,5}.

Biologische stressoren (oa. Infectiegevaar en vergiftiging) zijn niet van toepassing op dit project.

De volgende bronnen worden geraadpleegd:

- Geopunt (www.geopunt.be);
- Google Maps en Google Streetview;
- VMM (<https://www.vmm.be>).

Lucht

Voor de chemische stressoren zijn er de Europese doelstellingen, de advieswaarden van de WHO en deze voorgesteld in de Gezondheidskundige Advieswaarde ("**GAW**") om negatieve gezondheidsrisico's te beoordelen. De GAW en de WHO-waarden in verband met omgevingslucht zijn advieswaarden en daarom niet bindend. Deze waarden zijn meestal strenger dan de (indien van

toepassing) wettelijke vereisten, zoals de EU-grens- en streefwaarden. In het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 worden een aantal doelstellingen vooropgesteld met betrekking tot de lange termijn, ook op vlak van gezondheid. Op langere termijn (2050) wordt gestreefd naar het behalen van de WHO-advieswaarden.

De gezondheidkundige advieswaarde (GAW), voorgesteld door het Departement Zorg, worden verder gehanteerd bij de beoordeling. Die GAW's zijn de volgende:

Parameter	GAW	Blootstellingsduur waarop waarde van toepassing is	Bron
PM ₁₀	15 µg/m ³	Chronisch	WHO (2021)
PM _{2,5}	5 µg/m ³	Chronisch	WHO (2021)
NO ₂	10 µg/m ³	Chronisch	WHO (2021)

Geluid en trillingen

Voor de fysische stressor geluid zijn er de Europese Richtlijnen 'Omgevingslawaai' en de advieswaarden van de WHO opgesteld voor de toetsing op vlak van gezondheid.

De WHO heeft GAW's voor omgevingsgeluid afkomstig van weg- en spoorwegverkeer, luchtvaart, windturbines en recreatie opgesteld (2018). Het te beoordelen project zal vooral omgevingsgeluid kennen, veroorzaakt door wegverkeer.

Geluidsbron	L _{den}	L _{night}
Weg	53 dB	45 dB

Op lange termijn streeft de WHO naar een maximale waarde voor nachtlawaai (L_{night}) lager dan 40 dB.

Het richtlijnsysteem Mens-gezondheid stelt dat ingeval van geluid als milieustressor verder onderzoek nodig wordt geacht bij een stijging van het omgevingsgeluid met 3 dB of meer en/of bij klachten in het gebied.

Nabijheid groene ruimte

Conform het Richtlijnenboek dient de nabijheid van groen te worden bekeken indien de geplande wijzigingen een verandering in de hoeveelheid of toegankelijkheid van groengebieden met zich meebrengen. Hoewel er veel wetenschappelijke evidentie is dat groene ruimte een bijdrage levert aan het verbeteren van de fysieke en mentale gezondheid, zijn er weinig studies die toelaten om deze effecten te kwantificeren. De berekeningstool 'natuurwaardeverkenner' kan hiervoor gebruikt worden. Deze houdt rekening met het aantal inwoners in de buurt van het groen (hoge score als meer inwoners in en rond het groengebied). Verder zit in de tool een kwantitatieve waardering, waarbij het verband tussen aanwezigheid van groen in de nabije of ruime omgeving van een burger en zijn gezondheidstoestand in rekening wordt gebracht. Er werd o.a. een positief effect gevonden op hartziekten, nek- en rugklachten, depressie, angststoornissen, infecties van de bovenste luchtwegen, astma, infectieziekten van het maagdarmkanaal, urineweginfecties en diabetes. De relatie was het grootst voor mentale ziekten.

Veiligheid

Het bedrijf Staalbeton is zelf geen Seveso bedrijf en het plangebied is evenmin gelegen binnen een consultatiezone van Seveso-inrichtingen. Het bedrijf is momenteel vergund voor een zeer beperkte opslag van gevaarlijke producten en dit zal in de toekomst ook niet aanzienlijk wijzigen. Er dient dan ook geen veiligheidsrapportage te worden opgesteld en het aspect veiligheid zal in het latere ontwerp plan-MER niet verder worden besproken.

5.3.7.4 Klimaat en energie

Beschrijving referentiesituatie

Wat betreft de referentiesituatie zal enerzijds een overzicht worden gegeven van de verschillende klimaatbeleidsplannen op de verschillende overheidsniveaus. Anderzijds worden de klimaatscenario's, beschikbaar via het VMM-klimaatportaal voor het plangebied besproken.

Verder zal een inschatting worden gemaakt van de bestaande broeikasgasemissies en klimaatbestendigheid van het plangebied.

Beschrijving geplande situatie

Met betrekking tot de geplande situatie zal er een overzicht worden gegeven van de toekomstige verkeersgeneratie en mogelijke installaties die broeikasgasemissies veroorzaken alsook van de geplande landgebruiksveranderingen. Dit wordt in detail uitgewerkt in het latere ontwerp plan-MER.

Methodiek effectenbeoordeling

De effectbeoordeling maakt gebruik van de handleiding Klimaat in MER¹¹ en het richtlijnenboek stadsontwikkelingsprojecten en recreatie¹².

Wat de discipline klimaat betreft is de primaire focus het planvoornemen zelf; de secundaire focus omvat de verkeersstromen en de uitstoot van de broeikasgassen door de belangrijkste vervoersmodus. De tertiaire broeikasgasemissies, deze die elders geproduceerd worden (bijv. elektriciteit, bouwmaterialen, etc.) worden buiten beschouwing gelaten.

In het voorliggende plan zal hoofdzakelijk het bijkomende verkeer alsook landgebruiksveranderingen bijkomende broeikasgasemissies veroorzaken. Voor wat betreft de uitstoot is er op het moment van schrijven van deze discipline (oktober 2025) geen significantiekader beschikbaar. Een (cijfermatige) beoordeling kan aan dit aspect bijgevolg niet gegeven worden. Wel zijn er verplichtingen inzake energie-efficiëntie en beperking van CO₂-emissies van toepassing.

Er wordt gebruik gemaakt van de klimaatscenario's die door de VMM werden gepubliceerd.

De volgende effectgroepen worden onderzocht:

- Klimaatmitigatie is het tegengaan of beperken van klimaatverandering door o.a. de broeikasgasuitstoot te verminderen;
- Klimaatadaptatie is de aanpassing van natuurlijke en menselijke systemen aan de huidige en te verwachten gevolgen van klimaatverandering.

Bronnen:

- Geopunt (www.geopunt.be);
- VMM (<https://klimaat.vmm.be>);
- Google Maps en Google Streetview;
- VMM-Klimaatportaal

5.3.8 Grensoverschrijdende effecten

Gezien de voorzien ontwikkeling en de ruime afstand tot lands- of gewestgrenzen (minstens 10 km) worden er geen grensoverschrijdende effecten ten gevolge van het planvoornemen verwacht. Deze

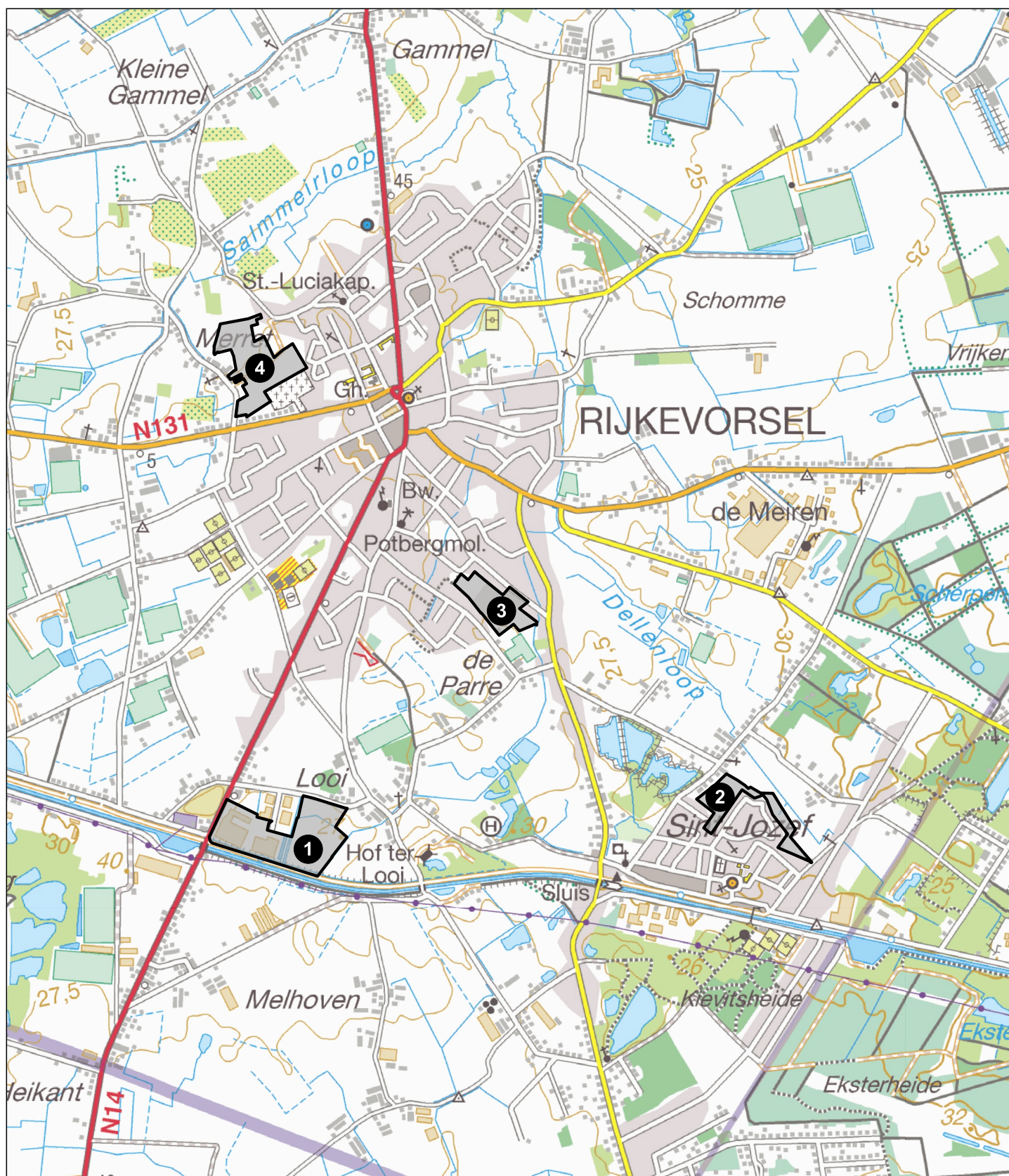
¹¹ Dienst MER, 'Handleiding Klimaat in MER', 25 mei 2018 (zie ook <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/omgevingsvergunning/milieueffectrapportage/richtlijnenboeken-handleidingen-en-codes-van-goede-praktijk>).

¹² Dienst MER, 'Actualisatie richtlijnenboek milieueffectrapportering voor de activiteitengroep 'stadsontwikkeling & recreatie', 7 maart 2011 (zie ook: <https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2021-10/stadsontwikkeling%2520en%2520recreatie.pdf>);

zullen dan ook niet verder worden onderzocht in het plan-MER op basis van de huidige scoping van de effecten.

6 Bijlagen

- Kaart 0: Situering studiegebied
- 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, ruimtelijke uitvoeringsplannen en watergevoelige openruimtegebieden
- Kaart 3: Bestaande juridische toestand: andere plannen
- Kaart 4: Voorgenomen studiegebied – Deelgebied 1
- Kaart 4: Voorgenomen studiegebied – Deelgebied 2
- Kaart 4: Voorgenomen studiegebied – Deelgebied 3
- Kaart 4: Voorgenomen studiegebied – Deelgebied 4



Legende

■ Studiegebied

Deelgebied 1: Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton

Deelgebied 2: WUG De Dellen - Sint-Jozef

Deelgebied 3: WUG Hoge Akkers - Lijsterbes

Deelgebied 4: WUG Molenakkers

Bron: 1:50 000 Topografische kaart (kleur), © Nationaal Geografisch Instituut

Toelichtende kaarten

Kaart 0 Situering studiegebied

schaal : 1:25.000

0 250 500 750 1.000 M



Startnota

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton

RUP_02000_212_00587_00001



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



Legende

Studiegebied

Bevaarbaar

Geklasseerd, eerste categorie

Geklasseerd, tweede categorie

Geklasseerd, derde categorie

Gracht van algemeen belang

Overstromingsgevoelige gebieden fluviaal 2023 (watertoets)

A - Geen overstroming gemodelleerd

B - Kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering

C - Kleine kans op overstromingen

D - Middelgrote kans op overstromingen

Bron: Orthofotomosaïek, middenschallig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen, Digitaal Vlaanderen

Overstromingsgevoelige gebieden, VMM

Toelichtende kaarten
Kaart 1a Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (fluviaal)

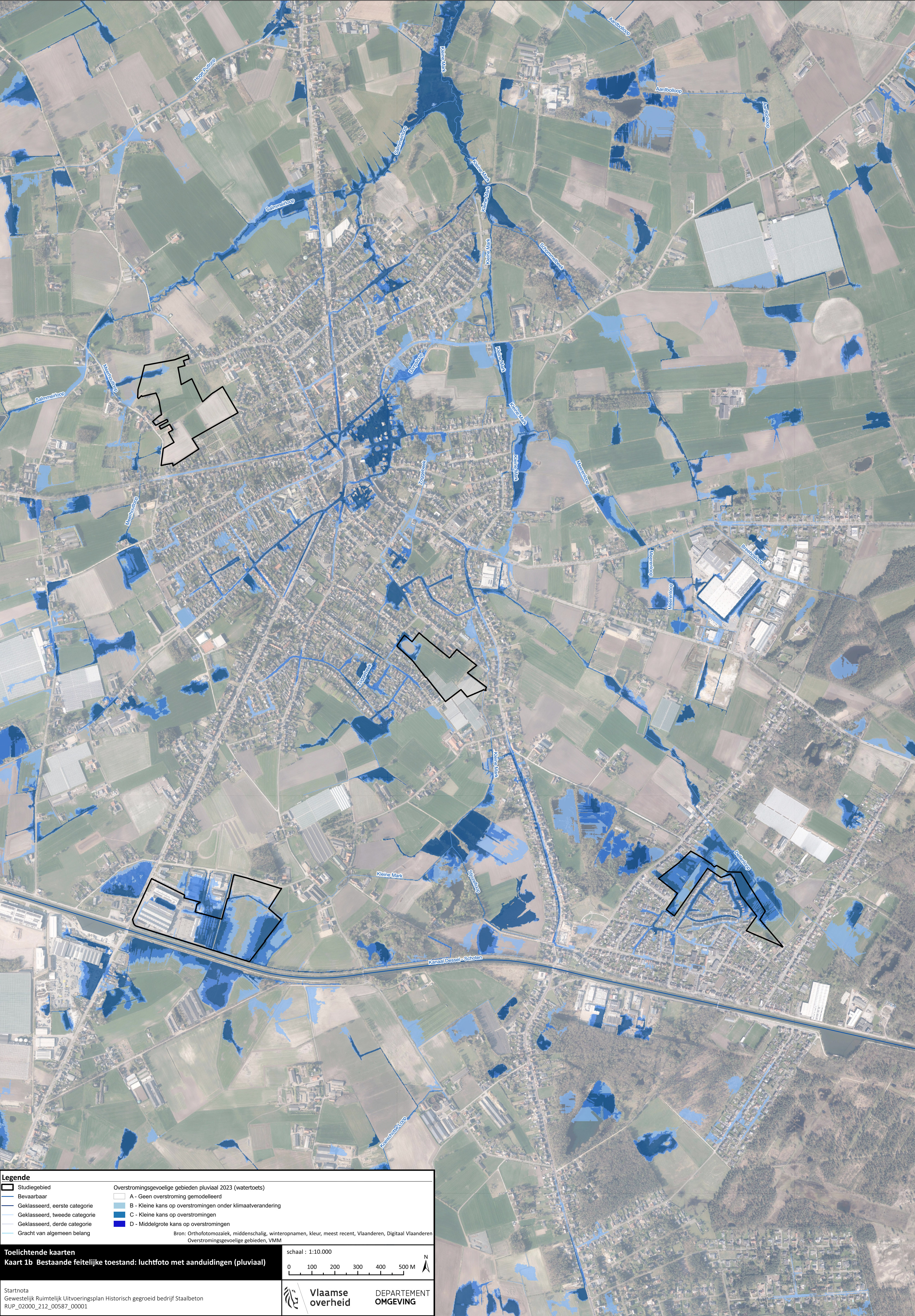
0100200300400500

0100200300400500

Startnota
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton
RUP_02000_212_00587_00001

Vlaamse
overheid

DEPARTEMENT
OMGEVING



Studiegebied

Bevaarbaar

Geklasseerd, eerste categorie

Geklasseerd, tweede categorie

Geklasseerd, derde categorie

Gracht van algemeen belang

Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal 2023 (watertoets)

A - Geen overstroming gemodelleerd

B - Kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering

C - Kleine kans op overstromingen

D - Middelgrote kans op overstromingen

Bron: Orthofotomozaïek, middenschallig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen, Digitaal Vlaanderen

Overstromingsgevoelige gebieden, VMM

Toelichtende kaarten

Kaart 1b Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen (pluviaal)

Startnota

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton

RUP_02000_212_00587_00001

schaal : 1:10.000

0

100

200

300

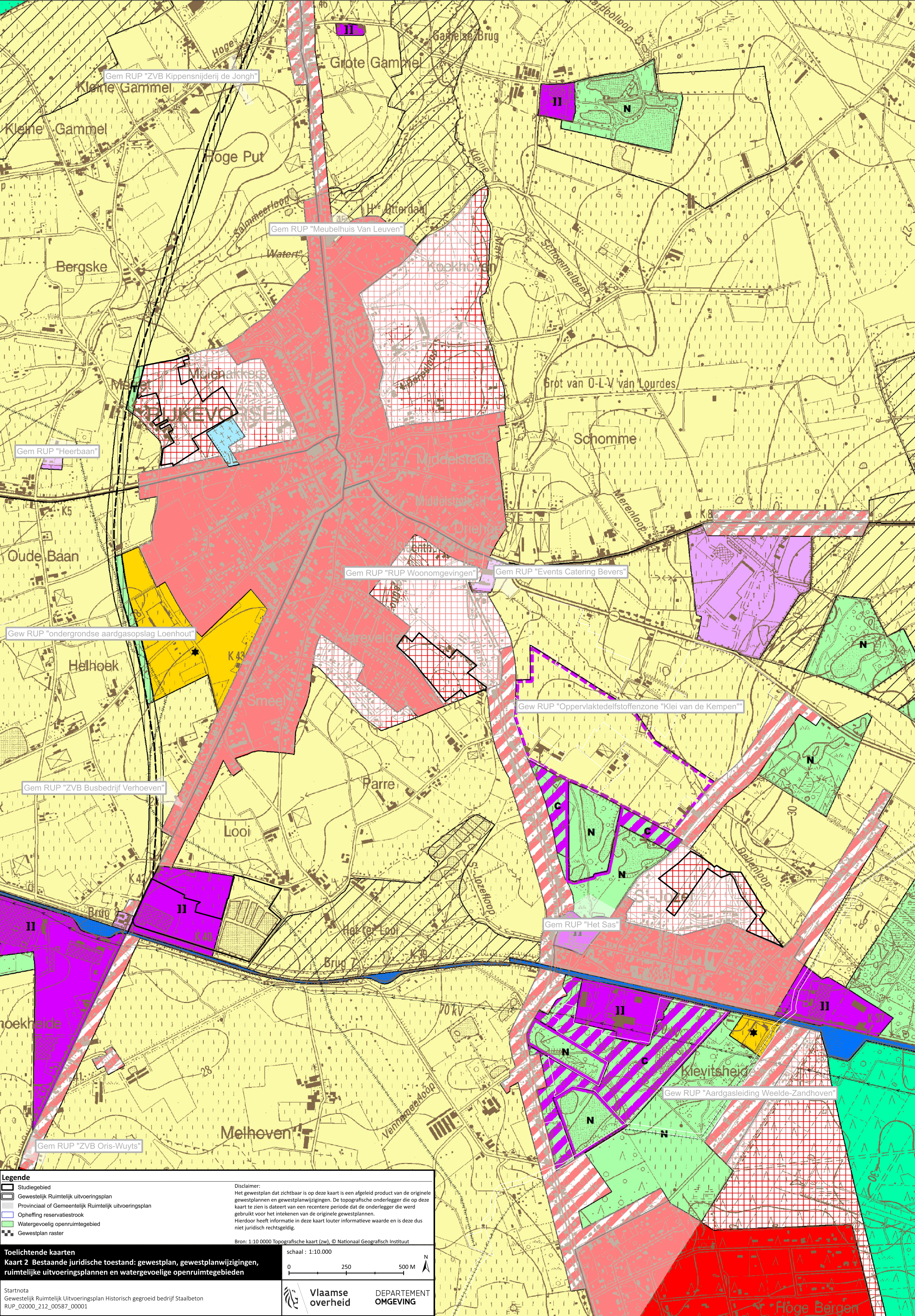
400

500 M

N

Vlaamse
overheid

DEPARTEMENT
OMGEVING



Legende

Studiegebied

Gewestelijk Ruimtelijk uitvoeringsplan

Provinciaal of Gemeentelijk Ruimtelijk uitvoeringsplan

Opheffing reservatiestrook

Watergevoelig openruimtegebied

Gewestplan raster

Disclaimer:

Het gewestplan dat zichtbaar is op deze kaart is een afgeleid product van de originele gewestplannen en gewestplanwijzigingen. De topografische onderlegger die op deze kaart te zien is dateert van een recentere periode dat de onderlegger die werd gebruikt voor het tekenen van de originele gewestplannen.

Hierdoor heeft informatie in deze kaart louter informatieve waarde en is deze dus niet juridisch rechtsgeldig.

Bron: 1:10 0000 Topografische kaart (zw), © Nationaal Geografisch Instituut

Toelichtende kaarten

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

Startnota

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton

RUP_02000_212_00587_00001

Vlaamse
overheid

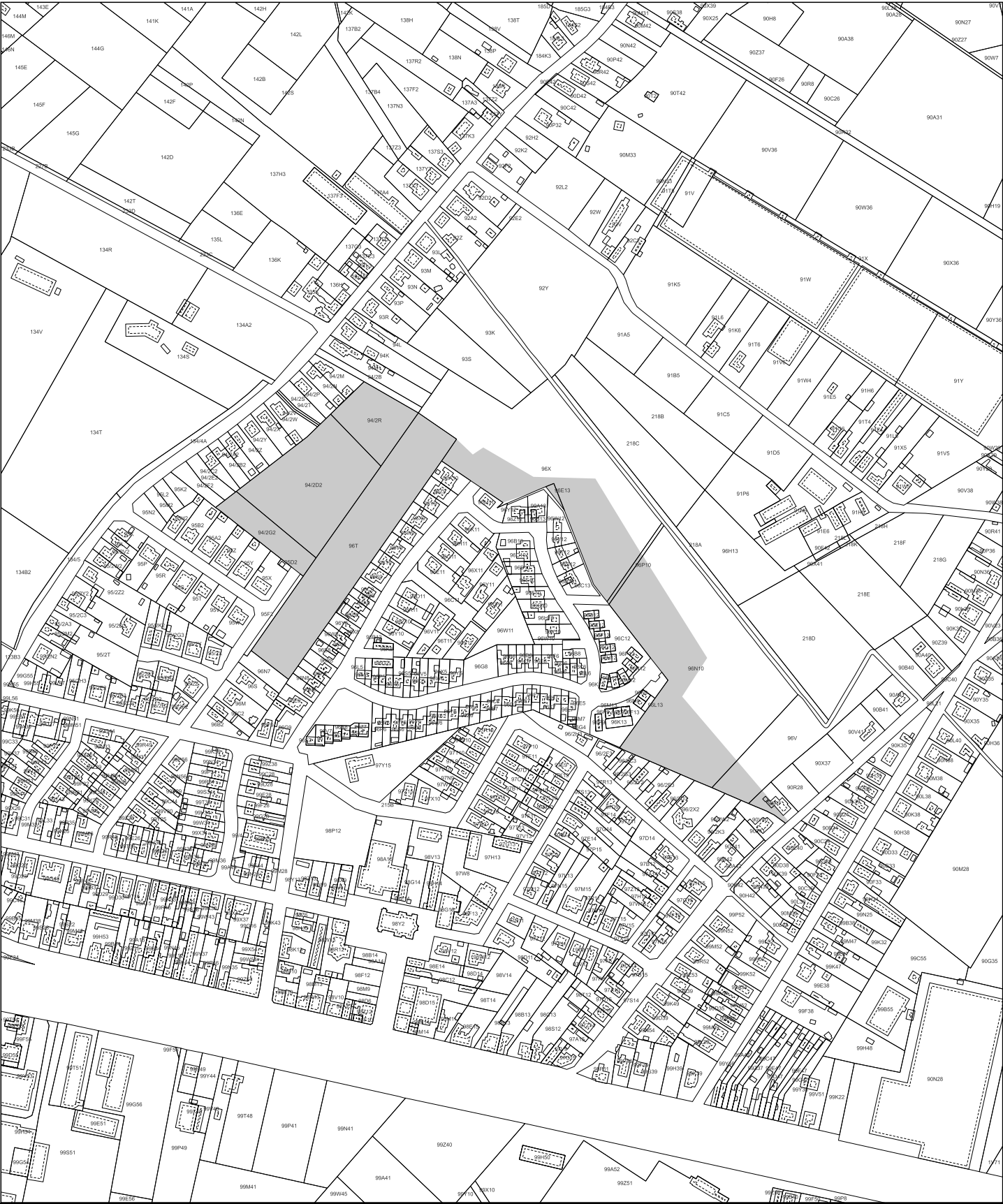
DEPARTEMENT
OMGEVING

0

250

500 M

N



Legende

Studiegebied

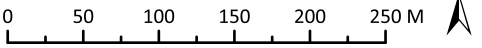
Bron: Grootchalig Referentie Bestand Vlaanderen, agentschap Digitaal Vlaanderen (januari, 2025)

Toelichtende kaarten

Kaart 4 Voorgenomen studiegebied - Deelgebied 2

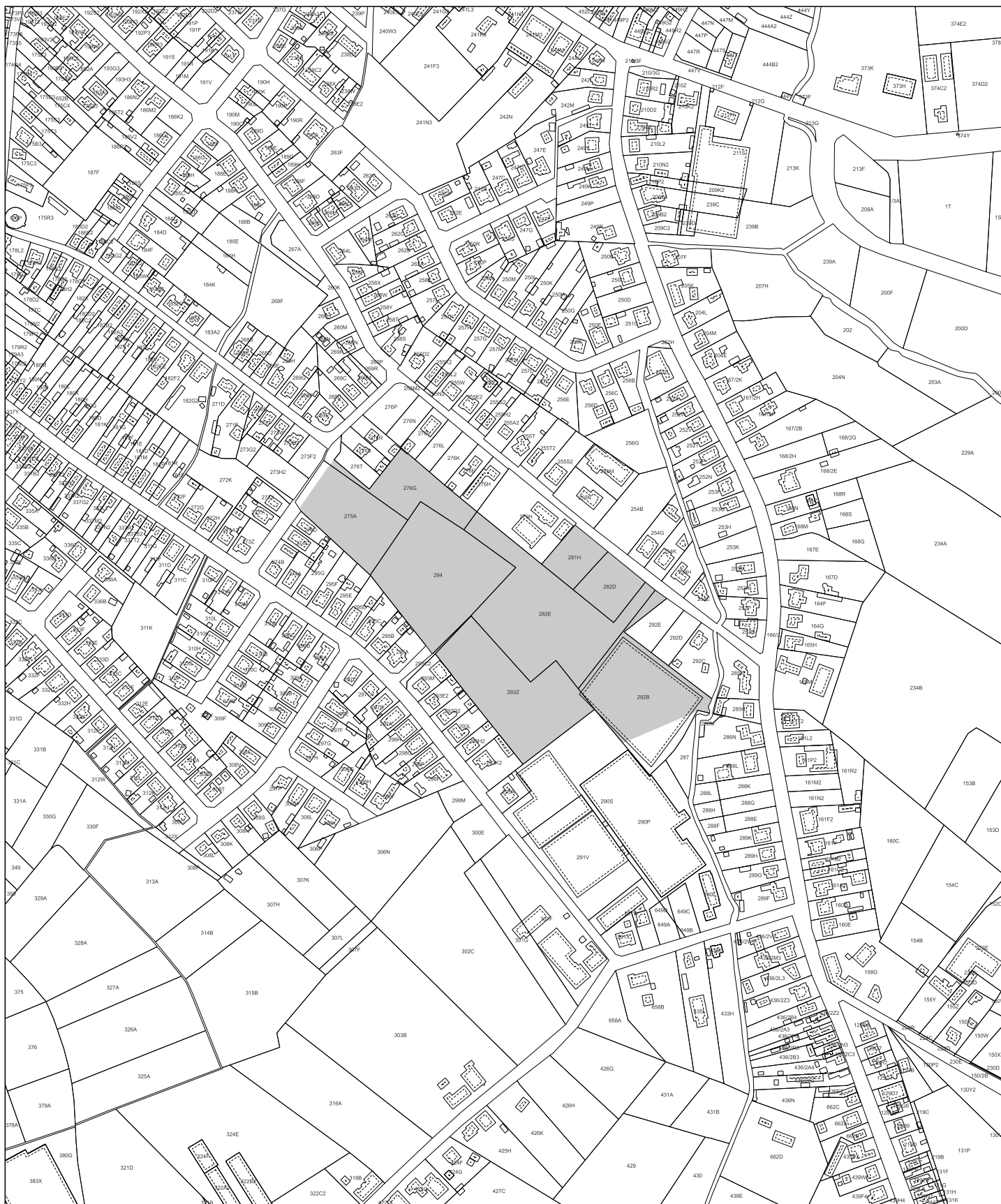
Startnota
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton
RUP_02000_212_00587_00001

schaal : 1:5.000



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**



Legende

	Studiegebiet
--	--------------

Bron: Grootschalig Referentie Bestand Vlaanderen, agentschap Digitaal Vlaanderen (januari, 2025)

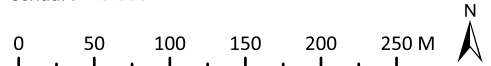
Toelichtende kaarten

Kaart 4 Voorgenomen studiegebied - Deelgebied 3

Startnota

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton
RUP_02000_212_00587_00001

schaal : 1:5.000



**Vlaamse
overheid**

DEPARTEMENT
OMGEVING



Legende

■ Studiegebied

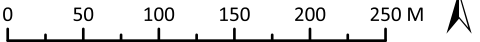
Bron: Grootchalig Referentie Bestand Vlaanderen, agentschap Digitaal Vlaanderen (januari, 2025)

Toelichtende kaarten

Kaart 4 Voorgenomen studiegebied - Deelgebied 4

Startnota
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Historisch gegroeid bedrijf Staalbeton
RUP_02000_212_00587_00001

schaal : 1:5.000



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**