

PROVINCIE LIMBURG
PRUP 'Uitbreiding regionaal bedrijventerrein Opglabbeek t.h.v.
Scania Parts Logistics en Weltjens Transport nv'

Niet verordenend deel
Toelichtingsnota - ontwerp



COLOFON

Opdracht:

PRUP "Uitbreiding regionaal bedrijventerrein Opglabbeek t.h.v. Scania Parts Logistics en Weltjens Transport nv"

Opdrachtgever:

Provincie Limburg
Provinciehuis
Universiteitslaan 1
3500 Hasselt

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen

T : +32 (0) 92 61 63 00

F : +32 (0) 92 61 63 01

www.anteagroup.be

BTW: BE 414.321.939

RPR Antwerpen 0414.321.939

IBAN: BE81 4062 0904 6124

BIC: KREDBEBB

Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer:

4235313081

Datum:

status / revisie:

April 2020

DV_TN_RUP_rev00

April 2020

DV_TN_RUP_rev01

April 2020

DV_TN_RUP_rev02

Vrijgave:

Marten Dugernier, Account Manager

Projectmedewerkers:

Marten Dugernier, senior adviseur - erkend ruimtelijk planner

Cedric Vervaet, account manager milieu

Marijke Verhasselt, adviseur milieu

Sofie Claerbout, adviseur milieu – MER deskundige biodiversiteit

Eline Mulkens, projectleider ruimtelijke planning

© Antea Belgium nv 2020

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.

Ruimtelijk Planner, opgenomen in het register conform het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 en latere wijzigingen,

Marten Dugernier



Eline Mulkens

Gezien en voorlopig vastgesteld door de provincieraad van Limburg in zitting van 16 oktober 2019

De Provinciegriffier wd.,
Monique Achten

De Voorzitter,
Huub Broers

De deputatie van de provincieraad van Limburg bevestigt dat onderhavig document ter inzage van het publiek op het gemeentehuis van Oudsbergen werd neergelegd van 8 november 2019 tot en met 6 januari 2020.

De Provinciegriffier,
Wim Schoepen

Gedeputeerde,
Inge Moors

Gezien en definitief vastgesteld door de provincieraad van Limburg in zitting van 27 mei 2020.

De Provinciegriffier,
Wim Schoepen

De Voorzitter,
Huub Broers

INHOUD

1	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING.....	5
1.2	DOELSTELLING RUP	5
2	ALGEMENE OMSCHRIJVING AARD VAN DE BEDRIJVEN	6
2.1	SCANIA PARTS LOGISTICS	6
2.2	WELTJENS TRANSPORT NV.....	9
3	RUIMTELIJK VOORKOMEN EN FUNCTIONEREN	10
3.1	DEELPLAN 1 - UITBREIDING BEDRIJVEN SCANIA PARTS LOGISTICS EN WELTJENS TRANSPORT NV.....	10
3.2	DEELPLAN 2 - COMPENSATIEGEBIED AANSNIJDING HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED.....	16
4	RUIMTEVRAAG	18
4.1	DEELPLAN 1 - UITBREIDING BEDRIJVEN SCANIA PARTS LOGISTICS EN WELTJENS TRANSPORT NV.....	18
4.2	DEELPLAN 2 - COMPENSATIEGEBIED AANSNIJDING HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED.....	22
5	SITUERING EN AFBAKENING PLANGEBIED	23
5.1	SITUERING OP MACRONIVEAU	23
5.2	SITUERING OP MESONIVEAU	24
5.3	AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED.....	25
5.4	REIKWIJDTE EN DETAILLERINGSNIVEAU	26
5.5	OVERZICHT IN TE ZETTEN INSTRUMENTEN	26
6	MOGELIJKE ALTERNATIEVEN	27
6.1	SCANIA PARTS LOGISTICS	27
6.2	WELTJENS TRANSPORT NV.....	27
7	JURIDISCH KADER	28
7.1	SAMENVATTEND OVERZICHT	28
7.2	GEWESTPLAN	29
7.3	RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN	30
7.4	ATLAS DER TRAGE WEGEN	31
8	BELEIDSKADER EN RELEVANTE STUDIES	33
8.1	STRUCTUURPLANNING	33
8.2	OPSTART COMPLEX PROJECT 'DONDRSLAG EN GROTE HEIDE' – LANDSCHAPSONTWIKKELING MET DELFSTOFWINNING.....	38
9	PLANDOELSTELLINGEN	39
9.1	ALGEMENE VISIE	39
9.2	RUIMTELIJKE CONCEPTELEMENTEN	39
10	INNAME HERBEVESTIGDE AGRARISCHE GEBIEDEN	43
10.1	BELEIDSKADER.....	43
10.2	VERANTWOORDING INNAME HAG	43
11	BESCHRIJVING PLANGEBIED EN OMGEVING	48
11.1	DEFINIËRING BEGRIPPEN 'PLANGEBIED' EN 'STUDIEGEBIED'	48
11.2	BODEM	48
11.3	WATER	50
11.4	BIODIVERSITEIT.....	52
11.5	LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	55
11.6	MENS	56

12 SCOPING	60
12.1 SCOPING IN FUNCTIE VAN DE MILIEUBEOORDELING	60
12.2 REFERENTIESITUATIE VOOR MILIEUBEOORDELING	60
12.3 RELEVANTE CUMULATIEVE ONTWIKKELINGEN	61
12.4 EERSTE BEOORDELING EN ONDERZOEKSMETHODIEK PER DISCIPLINE	61
12.5 OVERZICHT NADER TE ONDERZOEKEN DISCIPLINES EN INZET VAN DESKUNDIGEN.....	79
12.6 ALGEMENE METHODOLOGIE MER	79
12.7 WAARDESCHAAL EN EFFECTBEOORDELING.....	80
13 GRAFISCH PLAN EN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN	82
13.1 VERORDEND GRAFISCH PLAN.....	82
13.2 VERORDENENDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN	82
13.3 LIMITATIEVE OPGAVE VAN DE OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	82
13.4 RUIMTEBALANS	83
13.5 REGISTER M.B.T. PLANBATEN, PLANSCHADE, BESTEMMINGSWIJZIGINGSCOMPENSATIE EN COMPENSATIE INGEVOLGE BESCHERMINGSVOORSCHRIFTEN	83
13.6 WATERPARAGRAAF – CONCLUSIE WATERTOETS.....	85
14 BIJLAGEN	89
14.1 BIJLAGE 1: KAART BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND (ORTHOFOTO) EN KAART JURIDISCH PLANOLOGISCHE TOESTAND	89
14.2 BIJLAGE 2: BESPREKING ADVIEZEN EN INSPRAAKREACTIES STARTNOTA	91
14.3 BIJLAGE 3: VR-TOETS	98
14.4 BIJLAGE 4: GRAFISCH PLAN	100
14.5 BIJLAGE 5: PLAN-MER.....	102

TABELLEN

Tabel 7-1	Samenvattend overzicht van het juridisch kader	28
Tabel 2	Kwetsbaarheidsklasse Ca1	50
Tabel 3	Luchtkwaliteit 2016 (Bron: Luchtkwaliteitskaarten VMM)	58
Tabel 4	Beoordelingscriteria discipline water (deelplan 1)	64
Tabel 5	Methodiek effectbespreking relevante effectgroepen discipline biodiversiteit (deelplan 1)	67
Tabel 6	Aangemelde soorten VRL	67
Tabel 7	Methodiek effectbespreking relevante effectgroepen discipline mens – ruimte (deelplan 1)	71
Tabel 8	Significantiekader volgens het richtlijnenboek mens - ruimtelijke aspecten (p.15)	72
Tabel 9	Methodiek effectbespreking relevante effectgroepen discipline mens – mobiliteit	73
Tabel 10	Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer – verzadigingsgraad	74
Tabel 11	Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer – gemiddelde wachttijd	74
Tabel 12	Significantiekader oversteekbaarheid	74
Tabel 13	Significantiekader parkeerdruk	75
Tabel 14	Methodiek effectbespreking relevante effectgroepen discipline lucht	76

FIGUREN

Figuur 1	situering Scania Parts Logistics wereldwijd	6
Figuur 2	Scania Parts Center in 1993 (bron: Scania Parts Logistics)	7
Figuur 3	Scania Parts Center in 2000 (bron: Scania Parts Logistics)	7
Figuur 4	Scania Parts Center in 2006 (bron: Scania Parts Logistics)	7
Figuur 5	Scania Parts Center in 2013 (bron: Scania Parts Logistics)	8
Figuur 6	Evolutie orderlijnen	9
Figuur 7	Luchtfoto bedrijf en uitbreidingsgebied Scania Parts Logistics	10
Figuur 8	Situering percelen Scania Parts Logistics en dochterbedrijf op industrieterrein	11
Figuur 9	Situering bedrijfsperven	12
Figuur 10	Samenstelling bedrijfsonderdelen	12
Figuur 11	Zicht vanop luchtbrug naar het zuiden (zicht op westelijke opslagloods)	13
Figuur 12	Zicht op luchtbrug en westelijk gebouw (vanaf oostelijk gebouw)	13
Figuur 13	Zicht op inrit vrachtverkeer	13
Figuur 14	Zicht op oostelijke opslagloods en op onthaal vrachtwagens	13
Figuur 15	Opslagloods	13
Figuur 16	Opslagloods	13
Figuur 17	Plangebied vanaf N76	13
Figuur 18	Luchtfoto bedrijf en uitbreidingsgebied Weltjens Transport nv	14
Figuur 19	Situering bedrijf Weltjens Transport op luchtfoto	15
Figuur 20	Verkeersstroom op het bedrijfsperven	15
Figuur 21	Zicht op deelplan 2 (Google Street View, september 2018)	17
Figuur 22	Ruimtelijk voorkomen deelplan 2 (Google Maps)	17
Figuur 23	Indicatieve schets uitbreidingsvraag Scania Parts Logistics	18
Figuur 24	Prognose van het aantal verwerkte orderlines op jaarbasis	19
Figuur 25	Verwachte stijging inzake orderlines en daarbij gekoppelde stijging in SKU en daarbij gepaarde vraag naar extra ruimte	20
Figuur 26	Benodigde oppervlakte Weltjens Transport NV	22
Figuur 27	situering macro	23
Figuur 28	situering meso	24
Figuur 29	afbakening plangebied deelplan 1 op orthofoto met overdruk gewestplan	25
Figuur 30	Afbakening plangebied deelplan 2 op het gewestplan	26
Figuur 31	gewestplan 1979 t.h.v. deelplan 1	29
Figuur 32	gewestplan 2000 t.h.v. deelplan 1	29
Figuur 33	Gewestplan t.h.v. deelplan 2	30
Figuur 34	Grafisch plan PRUP Regionaal bedrijventerrein Oplabbeek	31
Figuur 35	Atlas der buurt- en voetwegen t.h.v. deelplan 1	31
Figuur 36	Atlas der buurt- en voetwegen incl. wijzigingen t.h.v. deelplan 2 (GIS Limburg, 2019)	32

Figuur 37	AGNAS	34
Figuur 38	De gewenste ruimtelijke structuur van de Provincie Limburg. Bron: RSPL	35
Figuur 39	De gewenste ruimtelijk-economische structuur van de Provincie Limburg. Bron: RSPL	36
Figuur 40	Landbouwgebruikspcelen ter hoogte van het plangebied (ALV, 2017)	44
Figuur 41	Landbouwstructuur in omgeving onderzoeksgebied deelplan 1 (ruimer dan plangebied)	44
Figuur 42	Landbouwaarde in omgeving onderzoeksgebied deelplan 1 (ruimer dan plangebied)	45
Figuur 43	Landbouwimpactwaarde in omgeving onderzoeksgebied deelplan 1 (ruimer dan plangebied)	46
Figuur 44	Situering compensatiegebied HAG	47
Figuur 45	Bodemkaart	48
Figuur 46	Bodemonderzoeken (Bron: OVAM, geraadpleegd op 18/04/2019)	49
Figuur 47	Watertoetskaart erosiegevoeligheid	50
Figuur 48	Situatie m.b.t. overstromingen	51
Figuur 49	Zoneringsplan en zuiveringsgebieden	52
Figuur 50	Natura 2000 en VEN-gebieden	53
Figuur 51	Biologische waarderingskaart (versie 2016)	54
Figuur 52	Faunistisch waardevol gebied en Vogelatlas	54
Figuur 53	Erfgoedwaarden (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed, geraadpleegd op 30/05/2018)	55
Figuur 54	Archeologie (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed en CAI)	56
Figuur 55	HAG, Landbouwgebruikspcelen (ALV, 2017) en hoogspanningslijnen	57
Figuur 56	Geluidshinder vanwege wegverkeer nabij het plangebied (Lden, 2016)	58
Figuur 57	Jaargemiddelde concentratie NO2 (Bron: VMM, 2016)	59
Figuur 58	Register planbaten, planschade en/of kapitaal- of gebruikersschade	85

1 **Inleiding**

1.1 **Aanleiding**

De opmaak van dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) gebeurt in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL). Sinds de actualisatie van het RSPL heeft Limburg een taakstelling op vlak van bedrijvigheid gekregen en dit naar aanleiding van de herziening van het RSV.

Het RSPL stelt dat bedrijvigheid maximaal wordt geconcentreerd in het stedelijk netwerk Midden-Limburg, in de Kempische As en in de economische knooppunten. Het regionaal bedrijventerrein "Opglabbeek" te Oudsbergen is op het gewestplan voorzien in ca.200ha industriegebied. Opglabbeek werd in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en in het provinciaal ruimtelijk structuurplan als specifieke economisch knooppunt aangeduid.

In december 2017 werd een uitbreiding van het regionaal bedrijventerrein goedgekeurd. Het terrein breidde uit met circa 30ha naar het zuiden. Deze uitbreiding kaderde in de planologische bevestiging van Opglabbeek als specifieke economische knooppunt.

1.2 **Doelstelling RUP**

Het PRUP beoogt de uitbreiding mogelijk te maken van de bestaande bedrijfssites en – activiteiten van de bedrijven 'Scania Parts Logistics' en 'Weltjens Transport nv' die gelegen zijn op het industrieterrein 'Opglabbeek'. Op deze manier moeten de bedrijven in de toekomst zo goed mogelijk blijven functioneren. Hierbij wordt gestreefd naar een maximaal efficiënt ruimtegebruik en worden enkele ruimtelijke randvoorwaarden en inrichtingsprincipes vooropgesteld in functie van het nastreven van kwalitatieve en duurzame bedrijfssites (bv. groenbuffer, ruimte voorzien voor water, compact ruimtegebruik,...).

Voor het bedrijf Weltjens Transport nv werd in januari 2018 een gunstig (voorwaardelijk) planologisch attest afgeleverd, die de provinciale overheid ertoe verbindt binnen een termijn van één jaar een startnota van een RUP op te maken.

Het bedrijf Scania Parts Logistics heeft op korte termijn nood aan uitbreiding die binnen het industriegebied gerealiseerd kan worden. Doch op middellange termijn heeft het bedrijf nood aan een grotere uitbreiding die de grenzen van het industriegebied overschrijdt. De korte- termijnbehoefte is in zekere mate gekoppeld aan de middellange termijn behoefte. Het bedrijf wil de investering op kort termijn enkel maken als ook de uitbreiding op middellange termijn mogelijk is.

Ten noorden van het huidige industriegebied is vandaag herbevestigd agrarisch gebied (HAG) gelegen. De uitbreiding van de bedrijven zal dus ten koste gaan van dit HAG. Doch het is de doelstelling van de provincie om het verlies aan HAG te compenseren, in de mate van het mogelijke door planologische herbestemming. Het RUP bestaat daarom uit twee deelplannen:

- Deelplan 1 'Uitbreiding bedrijven Scania Parts Logistics en Weltjens Transport NV' (noordelijke uitbreiding bedrijventerrein Opglabbeek)
- Deelplan 2: 'Compensatiegebied aansnijding herbevestigd agrarisch gebied' (enkele landbouwpercelen ten westen van de N76 die herbestemd worden van natuurgebied naar landbouwgebied).

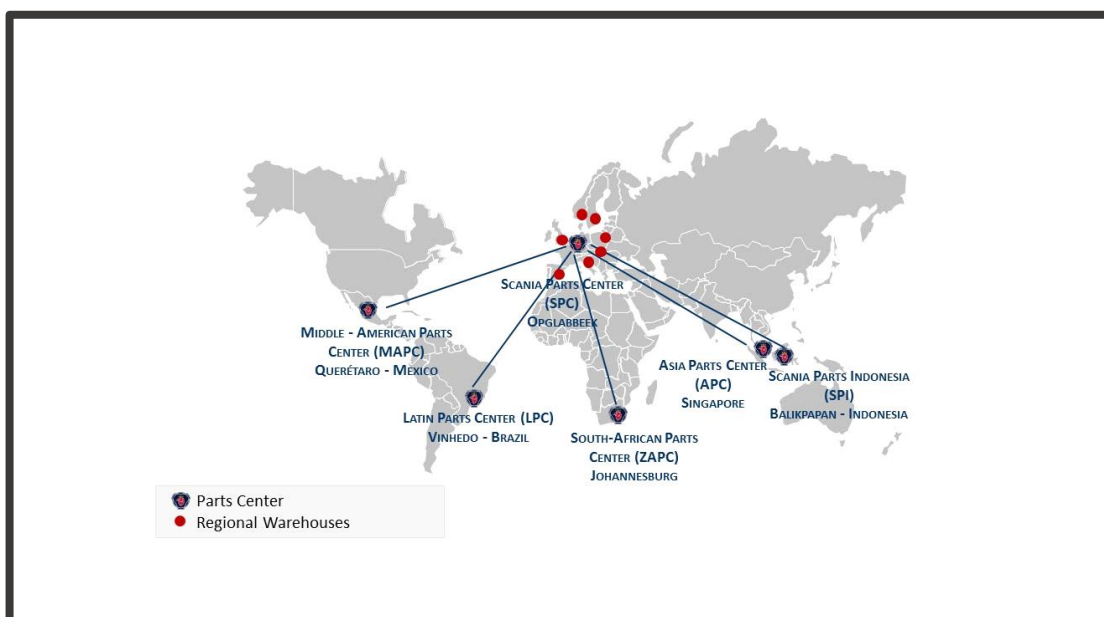
2 Algemene omschrijving aard van de bedrijven

2.1 Scania Parts Logistics

2.1.1 Algemeen

Scania Parts Logistics is een onderaannemer van het bedrijf 'Scania'. Scania is een internationaal bedrijf dat trucks, bussen en services verkoopt in 100 landen. Het bedrijf heeft meer dan 35.000 werknemers internationaal.

Het bedrijf Scania Parts Logistics staat in voor de distributie van alle Scania-onderdelen. Hierbij wordt gefocust op de ontwikkeling van een optimale distributeurstructuur zodat klanten een 'just-in-time' en optimale service kunnen krijgen die bijdraagt tot een maximale levensduur van hun voertuigen. De hoofdvestiging van Scania Parts Logistics bevindt zich in Opglabbeek. Vanuit dit centrale magazijn wordt geleverd aan meer dan 1500 afleverpunten (voornamelijk garages) in ca. 100 landen wereldwijd. Naast het magazijn bevinden zich hier ook verschillende kantoorafdelingen, o.a. Customer Service, Transport,...



Figuur 1 situering Scania Parts Logistics wereldwijd

Het assortiment in Opglabbeek telt meer dan 130.000 verschillende artikelen:

- Truckonderdelen
- Busonderdelen
- Motoronderdelen voor de industrie en de scheepvaart
- Accessoires (Truckgear, werkkledij,...)
- Wisselstukken
- Speciaal gereedschap en garagetoebehoren
- Voertuigonderdelen

Per dag worden er 28.000 orderlijnen verwerkt, 24u op 24, 7 dagen per week. Er wordt geleverd aan meer dan 1500 afleverpunten in 100 landen. Scania Parts Logistics in Opglabbeek beschikt over een team van 720 vaste medewerkers en een 300-tal tijdelijke krachten.

2.1.2 *Geschiedenis*

Eind jaren 1980 waren de onderdelenactiviteiten van Scania gecentraliseerd in Södertälje (Zweden), 30 kilometer ten zuiden van Stockholm. Meer dan 95% van alle Scania producten werden – en worden nog altijd – geëxporteerd en de nood aan een nieuw onderdelenmagazijn, dicht bij de markten, drong zich op. Tezelfdertijd vormden de grenzen in Europa niet langer een obstakel voor het transport. De gelegenheid deed zich voor om niet langer via importeursmagazijnen te leveren, maar rechtstreeks aan dealers en werkplaatsen.



Figuur 2 Scania Parts Center in 1993 (bron: Scania Parts Logistics)



Figuur 3 Scania Parts Center in 2000 (bron: Scania Parts Logistics)



Figuur 4 Scania Parts Center in 2006 (bron: Scania Parts Logistics)



Figuur 5 Scania Parts Center in 2013 (bron: Scania Parts Logistics)

Tijdens de jaren 1980 en 1990 werden Centraal en West-Europa de belangrijkste markten voor Scania. Deze ontwikkeling, samen met de toenemende markt volumes in verschillende landen, creëerde de behoefte aan een tweede distributiecentrum.

Opglabbeek in België werd gekozen als Scania's nieuwe distributiecentrum in West-Europa: in mei 1993 opende Scania Parts in Opglabbeek zijn deuren. De totale oppervlakte van het gebouw bedroeg toen 19.000m², waarvan 14.300m² opslagruimte.

In 2000 werd het magazijn voor de eerste keer uitgebreid. Er kwam ongeveer 13.000 m² bij het oorspronkelijke gebouw bij.

In maart 2006 werd beslist om één van de twee centrale magazijnen in Europa te sluiten. Aangezien Opglabbeek centraal gelegen was ten opzichte van klanten en leveranciers werd beslist om het magazijn in Södertälje (Zweden) te sluiten en alle distributieactiviteiten in Opglabbeek te centraliseren.

Het magazijn werd opnieuw uitgebreid: er werd 33.000 m² nieuw magazijn bijgebouwd, evenals extra kantoren en een nieuwe ontvangstruimte. De lay-out van het volledige gebouw, magazijn en kantoren, werd veranderd en aangepast aan de nieuwe behoeften.

Om de orders van Zuid-Oost Azië sneller te kunnen behandelen en leveren, is er in 2011 een Asian Parts Center geopend in Singapore. De dealers en werkplaatsen kunnen via dit Parts Center rechtstreeks bevoorrad worden.

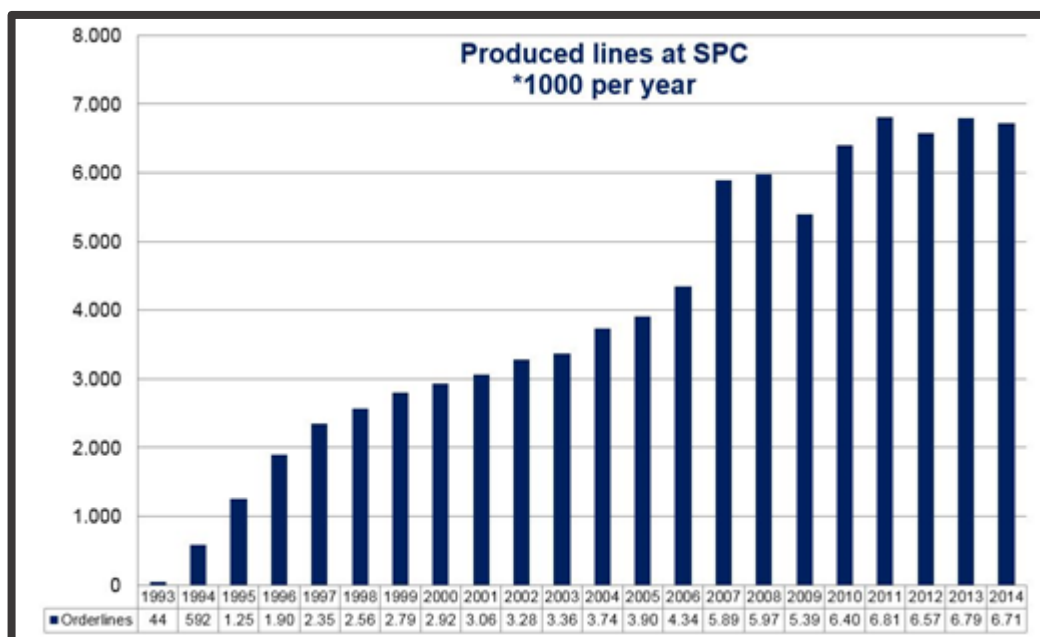
Sinds 1 april 2013 is een nieuw magazijn van 37.500 m² operationeel. Deze investering zal ervoor zorgen dat de beschikbaarheid van onze onderdelen steeds op een uitstekend niveau blijft.

Ook in april 2013 is het Latin Parts Center verhuisd van São Bernardo do Campo naar Vinhedo. De regio waarin Vinhedo gesitueerd is, heeft zich ontwikkeld tot het logistieke centrum van weg- en luchttransport. Het nieuwe gebouw is 16.000 m² groot en zorgt voor een verhoging van de opslagcapaciteit met 60%.

Nu anno 2018 dient zich een nieuwe uitbreidingsvraag van het hoofddistributiecentrum aan.

2.1.3 Evolutie orderlijnen

Het aantal orderlijnen dat per jaar verwerkt wordt, groeit nog steeds. In 1994, het eerste volledig operationele jaar, werden er 592.000 orderlijnen geleverd aan de klanten. Dat is ongeveer de hoeveelheid orderlijnen dat tegenwoordig per maand wordt behandeld.



Figuur 6 Evolutie orderlijnen

2.2 *Weltjens Transport nv*

2.2.1 *Algemeen*

Weltjens Transport nv is een transport- en logistiek bedrijf die beschikt over een uitgebreid en gevarieerd wagenpark om verschillende bouwmaterialen te vervoeren.

2.2.2 *Geschiedenis*

Het bedrijf ontstond in Lozen-Bocholt in het midden van de jaren 50. Toen startte Cornelius Weltjens Transport nv, grootvader van de huidige bedrijfsleider, met het ophalen van melkflessen bij de lokale boeren met paard en kar. Later kwamen daar andere transportactiviteiten bij zodat uiteindelijk een volwaardig transportbedrijf ontstond. Er volgde de aankoop van een tractor en van een eerste trekker. Bij gebrek aan werkplaatsen in Bocholt, voerde C. Weltjens Transport nv zelf het onderhoud van zijn bedrijfswagenpark uit in eigen loods. Beide activiteiten groeiden nadien verder uit. Drie zonen van de oprichter verhuisden daarop het bedrijf naar de Hamonterweg, KMO-zone Bocholt-Kanaal. De gebouwen waar het bedrijf startte, gelegen in agrarisch gebied, werden verkocht aan de Priorij van Klarland en zijn nu in gebruik als klooster.

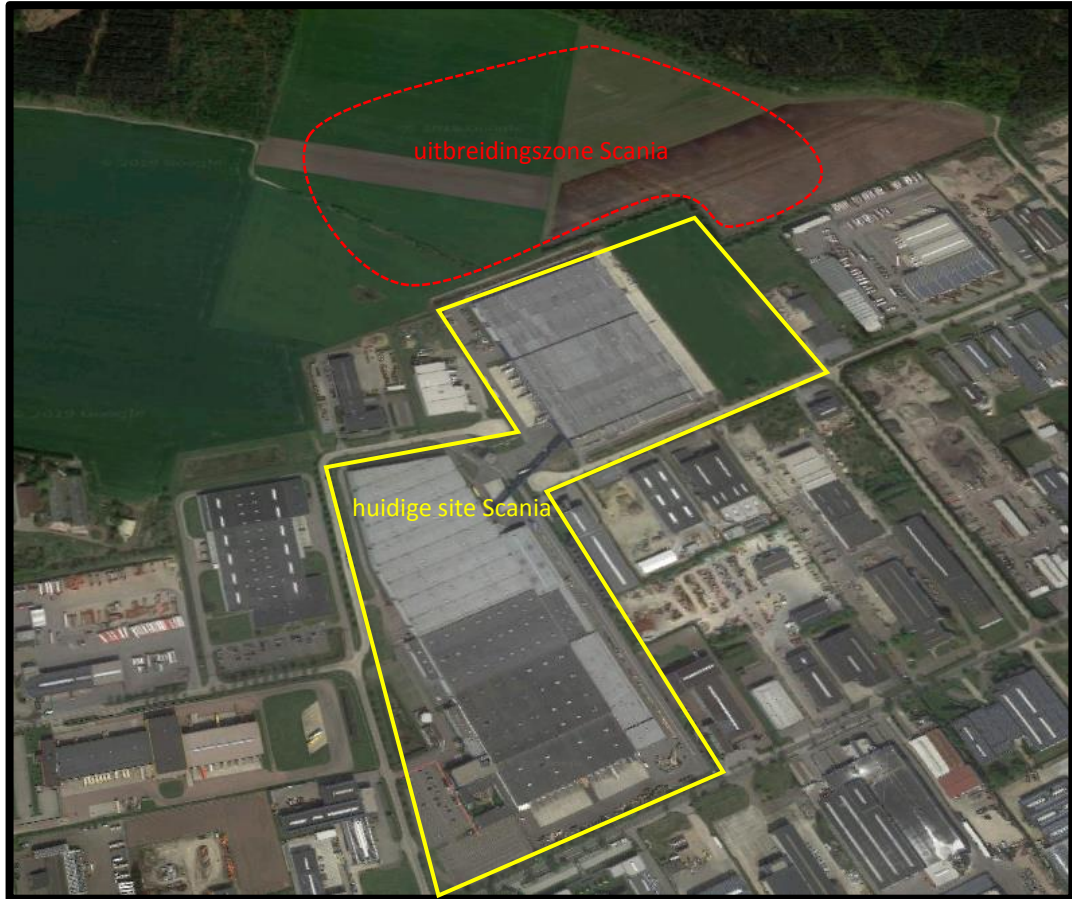
De drie zonen verdeelden de activiteiten onderling:

- Uit de transportactiviteit groeide het huidige bedrijf Weltjens Transport nv dat in 1987 verhuisde naar de huidige locatie. Het bedrijf was toen 8.000 m² groot. In 1996 volgde een uitbreiding naar 23.478 m² (afgerond 2,35 ha).
- Uit de onderhoudsactiviteit groeide het bedrijf TSSI N.V. Dat eveneens is verhuisd naar Opglabbeek.
- De boerderij activiteiten groeiden uit tot het bedrijf LWB N.V. gevestigd in Bocholt.

3 Ruimtelijk voorkomen en functioneren

3.1 Deelplan 1 - Uitbreiding bedrijven Scania Parts Logistics en Weltjens Transport NV

3.1.1 Scania Parts Logistics

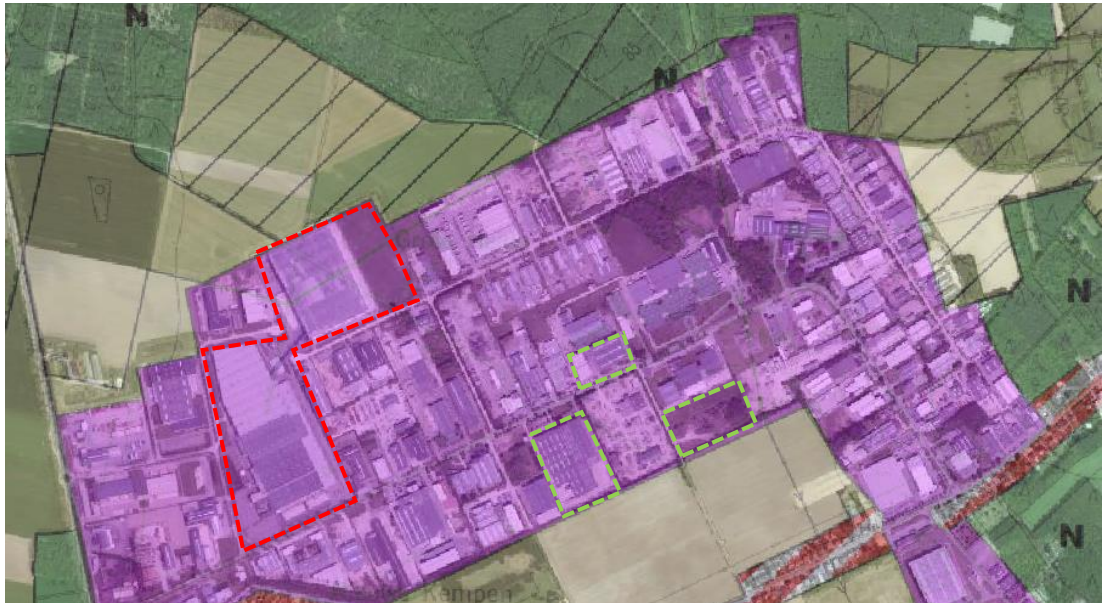


Figuur 7 Luchtfoto bedrijf en uitbreidingsgebied Scania Parts Logistics

3.1.1.1 Het bedrijf

Scania Parts Logistics heeft binnen het industriegebied volgende sites:

- enkele aaneengesloten percelen aan de Bedrijfsstraat (hoofdsite van het bedrijf)
- enkele kleinere percelen van ca.2 ha in het zuiden van het industrieterrein. Dit betreft echter een dochterbedrijf dat zich bezighoudt met activiteiten die niet geconnecteerd zijn met de hoofdactiviteiten: nl. controle van onderdelen die niet meer in roulatie worden genomen en worden gerecycleerd voor andere industrieën. Dit dochterbedrijf omvat momenteel twee percelen (nr. 1 en 2) en zal verhuizen en integreren naar nieuw perceel nr. 3.



Figuur 8 Situering percelen Scania Parts Logistics en dochterbedrijf op industrieterrein

De site van het hoofdbedrijf 'Scania Parts Logistics' omvat vandaag een oppervlakte van ca.21ha (totale gebouwoppervlakte ca.10ha). De percelen bevinden zich helemaal in het noordwesten van het industriegebied van Opglabbeek. Het bedrijf bestaat twee afzonderlijke bouwblokken die fysiek enkel met elkaar verbonden zijn d.m.v. een luchtbrug.).

Het hele complex functioneert als één geheel m.u.v. de kantoren en de ontvangstruimtes. De site betreft in feite één groot magazijn van ca.130.000 onderdelen. Op een continue basis worden in het magazijn orderpakketten samengesteld. Deze orders worden dan in het zuidelijk deel van het westelijk gebouw verwerkt en ingepakt tot één pakket per klant en vervolgens gedistribueerd over verschillende vrachtwagens (per land). Het magazijn wordt continue aangevuld met nieuw materiaal onder meer uit het tweede gebouw. Elk perceel die door dit bedrijf wordt aangesneden wordt optimaal benut, zowel qua grondoppervlakte als in de hoogte. De opslagloodsen van het bedrijf zijn ca.8m hoog en waarbij het bedrijf streeft naar een maximale volumebezetting, door de orders- en aanvullingen nauw op te volgen en aan te vullen.

De kantoren en de ontvangstruimtes bevinden zich aan de hoofdingang aan de Bedrijfsstraat. Hier bevindt zich ook de grootste personeelsparking en de bezoekersparking. Er bevinden zich ook een beperkt aantal personeelsparkeerplaatsen aan het tweede gebouwcomplex voor het personeel dat in dit deel van het bedrijf werkzaam is.

Het vrachtverkeer is gescheiden van het personenverkeer. Het vrachtverkeer wordt slechts op één plek ontsloten, nl. langs de Nijverheidslaan. In het noorden worden vrachten geleverd. In het zuiden van de bedrijfssite worden nieuwe orderpakketten op de vrachtwagens geladen.



Figuur 9 Situering bedrijfspercelen



Figuur 10 Samenstelling bedrijfsonderdelen



Figuur 11 Zicht vanop luchtbrug naar het zuiden (zicht op westelijke opslagloods)



Figuur 12 Zicht op luchtbrug en westelijk gebouw (vanaf oostelijk gebouw)



Figuur 13 Zicht op inrit vrachtverkeer



Figuur 14 Zicht op oostelijke opslagloods en op onthaal vrachtwagens



Figuur 15 Opslagloods



Figuur 16 Opslagloods

3.1.1.2 Uitbreidingszone (onderdeel van plangebied RUP)

De uitbreidingszone bestaat voor het overgrote deel uit landbouwpercelen met voornamelijk weiland, grasklaver en een strook maïs (landbouwgebruikpercelen 2017). Er loopt een aardeweg door de uitbreidingszone met een houtkant en aansluitend bij het bedrijventerrein werd een 15m brede bufferstrook gerealiseerd. Beide zijn als biologisch waardevol gekarteerd op de biologische waarderingskaart. De aardeweg is niet opgenomen in de Atlas der Buurtwegen.



Figuur 17 Plangebied vanaf N76

3.1.2 *Weltjens Transport nv*



Figuur 18 Luchtfoto bedrijf en uitbreidingsgebied Weltjens Transport nv

3.1.2.1 **Het bedrijf**

Onderdelen bedrijf

Het bedrijfsperceel is 2,35 ha groot en omvat:

- een kantoorgebouw van twee verdiepingen voor bediendes en directie
- een overdekte brandstofverdeelinstallatie voor bevoorrading van niet alleen eigen vrachtwagens maar ook die van derden of van tractoren
- personeelsparking (personenwagens)
- parkeerruimte voor trekkers en opleggers
- stockage ruimte voor prefab-bouwelementen van klanten
- opvang/bufferbekken voor potentieel verontreinigd hemelwater afkomstig van de brandstofverdeelinstallatie
- bufferbekken hemelwater daken

De brandstofverdeelinstallatie en de hoofdroute voor het intern verkeer hebben een asfaltverharding. De parkeervakken zijn deels in asfaltverharding aangelegd maar deels ook in waterdoorlatende steenslag.

Ten zuiden van Weltjens Transport nv ligt het zusterbedrijf TSSI nv. Er is op terrein geen fysieke scheiding tussen het bedrijf Weltjens Transport nv en TSSI nv.



Figuur 19 Situering bedrijf Weltjens Transport op luchtfoto

Mobiliteitsprofiel

De logische “flow” van vrachtoertuigen op het perceel is:

- inrit langs weg naar Meeuwen;
- afhalen documenten aan bedrijfsgebouw en eventueel vullen tank;
- verder rijden naar parkeerplaats of naar tijdelijke opslag van goederen (voornamelijk prefab bouwelementen);
- Uitrijden naar Bedrijfsstraat en via rotonde naar de N76 - Weg naar Meeuwen.



Figuur 20 Verkeersstroom op het bedrijfspceel

Weltjens Transport nv heeft 9 bediendes en 80 chauffeurs in dienst. De bediendes komen met de auto, een enkele keer met de fiets, en werken tijdens de normale kantooruren.

De vrachtwagenchauffeurs kennen verspreide uren

- vertrek: 65% (52 vrachtwagen) tussen 4-6 uur en 35% (28) tussen 6 en 8u.

- aankomst: 50% tussen 15u30 en 18u, 35% tussen 18u en 20u en 15% na 20u.

Van de vrachtwagenchauffeurs komt momenteel ca. 25% dagelijks naar de bedrijfssite.



Toegang vanaf N76



Uitrit via Bedrijfsstraat

3.1.2.2 Uitbreidingszone (onderdeel van het plangebied van het RUP)

De percelen waarop het bedrijf wenst uit te breiden zijn nog in gebruik voor de landbouw en omvatten landbouwbedrijfsgebouwen. Er zijn vier stallen met aanhorigheden zoals silo's en een schuur voor opslag van stro. Deze laatste is niet vergund en verkeert in vervallen staat.

De resterende oppervlakte van het uitbreidingsgebied wordt gebruikt voor allerlei opslagdoeleinden (snoeihout, maaisel, voertuigen, lege vaten, steenpuin) of is braakliggend en begroeid met een ruigte of een ruig grasland. Ten noorden, op de grens van een grote akker (korrelmaïs) staat een coniferenhaag van 2,5 m hoog.



Uitbreidingszone vanaf de N76

3.2 ***Deelplan 2 - Compensatiegebied aansnijding herbevestigd agrarisch gebied***

Dit deelplan wordt nagenoeg volledig gebruikt voor landbouwdoeleinden. De landbouwakker is gescheiden van de Weg naar Meeuwen door een houtkant met onderbegroeiing en een gracht.



Figuur 21 Zicht op deelplan 2 (Google Street View, september 2018)



Figuur 22 Ruimtelijk voorkomen deelplan 2 (Google Maps)

4 Ruimtevrage

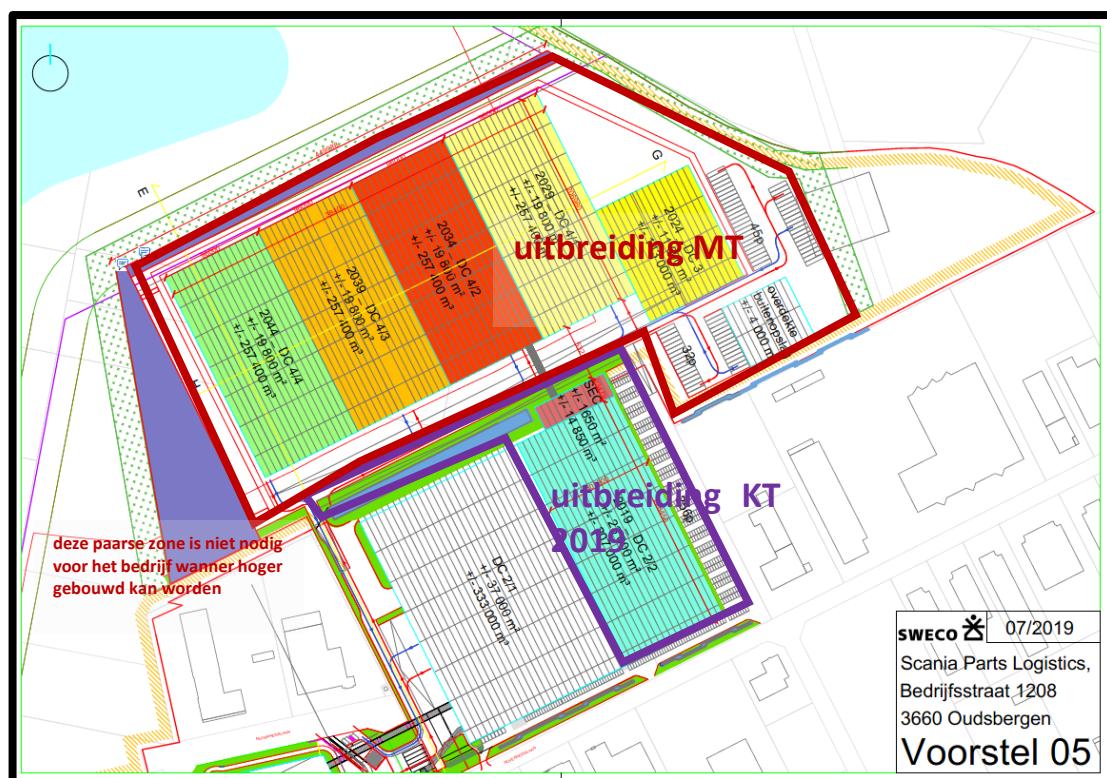
4.1 Deelplan 1 - Uitbreiding bedrijven Scania Parts Logistics en Weltjens Transport NV

4.1.1 Scania Parts Logistics

Het bedrijf Scania Parts Logistics heeft de afgelopen jaren een groei gekend. De groei van het bedrijf is zichtbaar in de groei van de tewerkstelling. Sinds 2010 is het bedrijf van 493 werknemers gegroeid naar 765 in 2016 en naar ca.1010 in 2018. De groei is ook zichtbaar op het terrein (zie hoofdstuk § 2.2.2 Geschiedenis).

Op basis van eigen analyse van de markt en de bedrijfsgroei en samenstelling, heeft het bedrijf een uitbreidingsvraag vastgesteld. Het bedrijf heeft een uitbreidingsvraag voor korte termijn en voor middellange termijn. De korte- termijnbehoefte is in zekere mate gekoppeld aan de middellange termijn behoefte. Het bedrijf wil de investering op kort termijn enkel maken als ook de uitbreiding op middellange termijn mogelijk is.

Zoals op onderstaande figuur weergegeven wil het bedrijf op korte termijn uitbreiden naar het oosten en op middellange termijn naar het noorden. De uitbreiding naar het oosten kan binnen het bestaande juridisch kader, daar deze gronden zich binnen huidig industriegebied op gewestplan bevinden. De uitbreiding naar het noorden bevindt zich in huidig agrarisch gebied op het gewestplan. Hiervoor is dus een herbestemming nodig, die de aanleiding en planvoornemen vormt van voorliggend RUP.



Figuur 23 Indicatieve schets uitbreidingsvraag Scania Parts Logistics¹

De ruimtevrage van Scania is een vertaling in absolute cijfers van hun functioneren en van de algemene te verwachte evolutie inzake te verwerken orders. Doordat in de voorschriften geen restrictie op de

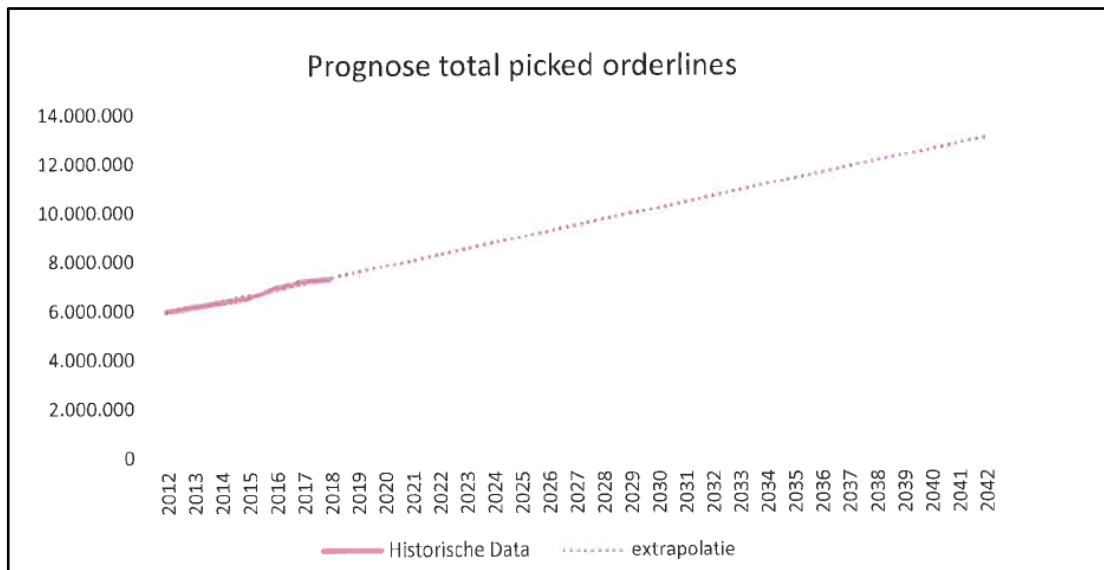
¹ In het kader van de opmaak van het ontwerp – RUP dossier werd teruggekoppeld met de bedrijven. Hierbij werd gefocust op het belang van een efficiënt ruimtegebruik (maximaal benutten van de ruimte om zo ruimtebeslag te beperken). Het bedrijf Scania Parts Logistics heeft de plannen voor de ruimtebehoefte daarop hertekend (hogere bouwhoogte, beperktere oppervlakte) ten aanzien van de plannen in de vorige RUP-fase.

bouwhoogte wordt opgenomen, kunnen de ingenomen percelen maximaal worden benut. Door hoger te stapelen, moet minder grondoppervlakte worden ingenomen².

Scania Parts Logistics is het enige 'globale warehouse' van Scania ter wereld. In het distributiecentrum is onnodige opslagruimte te vermijden zowel vanuit de bedrijfsvoering als vanuit de bedrijfsorganisatie als vanuit competitiviteit (verspilling kosten). De ruimtevrage zal daarom steeds in fases toenemen, maar moet ook flexibel zijn.

Aangezien Scania een levenslange onderhoudsgarantie geeft voor alle Scania-voertuigen ooit gemaakt, moeten werkelijk alle onderdelen bijgehouden worden. Globaal gezien worden er telkens bij het op de markt brengen van een nieuw model tussen de 10.000 en 12.000 verschillende onderdelen (parts) extra voorzien. In aanvang is de vraag naar deze parts vrij laag, maar stijgt in de tijd naarmate meer aantallen van dat model op de markt komen.

De eerste maatstaf om de groei van het logistiek centrum aan te geven is het aantal orderlines dat per jaar verwerkt wordt. Op basis van de gegevens van voorgaande jaren wordt een verdere groei van de orderlines verwacht tot ca. 13 miljoen orderlines tegen 2042.



Figuur 24 Prognose van het aantal verwerkte orderlines op jaarbasis

Voor het bepalen van de nodige oppervlakte is de zogenaamde SKU (stock keeping unit) sturend. De SKU is de ruimte per part die nodig is binnen de opslagcapaciteit. Vanaf een SKU tussen 1,3 – 1,5 dan ontstaat er een probleem van werkbaarheid binnen de site. Vanaf dat moment beginnen mensen elkaar als het ware voor de voeten te lopen en daalt de efficiëntie op de site. Deze ratio geeft dus aan op welk moment een nieuwe uitbreiding noodzakelijk is en kan dienen voor de objectieve monitoring van de groei van het bedrijf.

In onderstaande tabel is deze ratio weergegeven met een 5-jarig ritme van uitbreiding waarbij telkens op een SKU van 1,4 wordt afgekapt.

De ruimtevrage vertrekt dus van een prognose van het aantal orderlines per dag. Deze leidt op zijn beurt tot een steeds hogere SKU. Wanneer de SKU de 1,4 bereikt wordt het bedrijf telkens uitgebreid in oppervlakte waardoor de toenemende vrage naar orders opgevangen kan worden.

Om voldoende zekerheden te hebben voor de ontwikkelingsmogelijkheden voor deze locatie moet het bedrijf de verwachte prognoses inzake orderlines tot ca.2040 hier kunnen opvangen. Dit resulteert in een totale uitbreiding qua oppervlakte (uitgaande van een maximale hoogte van 13m) van ca. 180.000m².

² De grondoppervlakte ten aanzien van de eerste schetsen van het bedrijf zijn om deze reden dan ook ingekrompen.

Jaartal	Totaal orderlines	ontwikkeling SKU's	SKU/m ²	Ontwikkeling m ² Scania h 13 m	Ontwikkeling m ² Scania h 9 m	m ³ overflow niet op site	fase uitbreiding operationeel
2016	6.954.570	123.920	1,19	103.965	103.965	27.300	
2017	7.120.784	130.116	1,25	103.965	103.965	27.300	
2018	7.290.971	135.116	1,30	103.965	103.965	43.300	
2019	7.465.225	145.116	1,40	103.965	103.965	37.900	
2020	7.643.644	150.116	1,44	103.965	103.965	37.900	
2021	7.826.327	155.116	1,25	123.965	132.854	17.900	1
2022	8.013.376	160.116	1,29	123.965	132.854	17.900	
2023	8.204.896	165.116	1,33	123.965	132.854	27.900	
2024	8.400.993	170.116	1,37	123.965	132.854	32.900	
2025	8.601.777	175.116	1,41	123.965	132.854	37.900	
2026	8.807.359	180.116	1,25	143.965	161.743	17.900	2
2027	9.017.855	190.116	1,32	143.965	161.743	17.900	
2028	9.233.382	195.116	1,36	143.965	161.743	27.900	
2029	9.454.060	200.116	1,39	143.965	161.743	32.900	
2030	9.680.012	205.116	1,42	143.965	161.743	37.900	
2031	9.911.364	210.116	1,28	163.965	190.632	17.900	3
2032	10.148.246	215.116	1,31	163.965	190.632	17.900	
2033	10.390.789	220.116	1,34	163.965	190.632	27.900	
2034	10.639.129	225.116	1,37	163.965	190.632	32.900	
2035	10.893.404	230.116	1,40	163.965	190.632	37.900	
2036	11.153.756	235.116	1,28	183.965	219.521	17.900	4
2037	11.420.331	245.116	1,33	183.965	219.521	17.900	
2038	11.693.277	250.116	1,36	183.965	219.521	27.900	
2039	11.972.746	255.116	1,39	183.965	219.521	32.900	
2040	12.258.895	260.116	1,41	183.965	219.521	37.900	
2041	12.551.882	265.116	1,30	203.965	248.409	17.900	5
2042	12.851.872			203.965	248.409		

Figuur 25 Verwachte stijging inzake orderlines en daarbij gekoppelde stijging in SKU en daarbij gepaarde vraag naar extra ruimte

Bovenstaande ruimtevraag en de bijhorende fasering zijn gebaseerd op een aantal aannames. Het is natuurlijk niet zeker dat deze toename behaald wordt, aangezien dit van vele factoren afhankelijk is.

4.1.2 **Weltjens Transport nv**

4.1.2.1 **Ruimtevrage planologisch attest**

Weltjens Transport NV formuleerde een ruimtevrage in hun aanvraag tot planologisch attest:

Korte termijn behoefte (KT)

- Uitbreiding van het terrein om hun volledige wagenpark op eigen terrein te kunnen stallen. Het bedrijf is de laatste decennia een grote speler geworden in de Limburgse transportsector en met name in grondwerken en transport en prefab beton. Hun wagenpark breidde hierdoor uit. Doordat hun terrein niet (kon) uitbreiden, moest een deel van de vrachtwagens door de personeelsleden 's avonds mee naar huis genomen worden. Echter omwille van veiligheidsredenen en controle en flexibiliteit op het wagenpark worden de wagen best op eigen terrein geparkeerd.
- Vergroten en structuren van de ruimte voor het tijdelijk stallen van prefab materialen voor bouwwerven.

Lange termijn behoefte (LT)

- Tegemoet komen aan de groei van het bedrijf door het realiseren van een logistieke site met logistiek magazijn en/of crossdock magazijn eventueel met bureaus voor klanten.

Op 17 januari 2018 verleende de provincieraad van Limburg een voorwaardelijk gunstig planologisch attest met volgende conclusie:

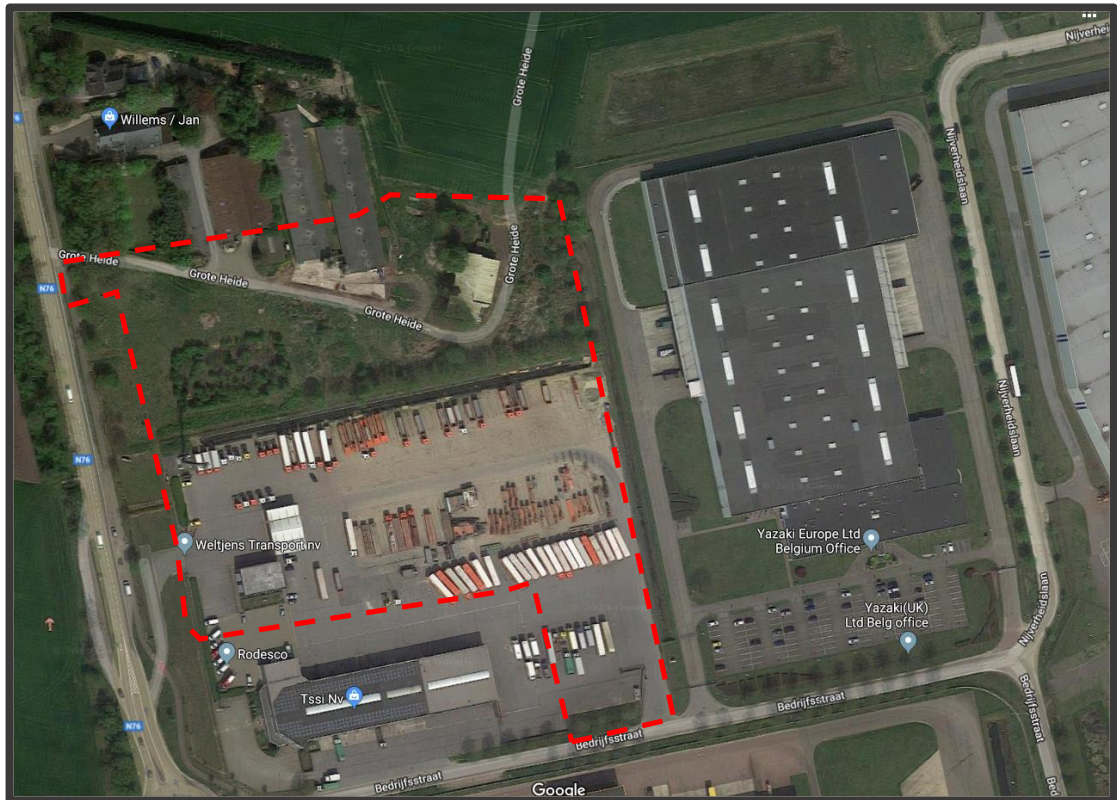
- De KT-behoefte moet verder verfijnd worden in een RUP.
- De LT-behoefte behoort niet louter tot de core-business van het bedrijf waardoor een inname van het agrarisch gebied hiervoor niet in aanmerking komt. Deze ruimtevrage wordt daarom niet meegenomen in voorliggend RUP.

4.1.2.2 **Verfijning van de ruimtevrage uit planologisch attest in RUP**

In het kader van de opmaak van het RUP moet bepaald worden welke oppervlakte Weltjens Transport NV minimaal nodig heeft om aan de KT-termijn behoefte te kunnen voldoen. De provincie neemt hierbij niet rechtstreeks de door het bedrijf gevraagde oppervlaktes uit het planologisch attest over. Bij de aanvang van het planologisch attest werd door Weltjens onvoldoende rekening gehouden met kencijfers voor parkeerplaatsen en met de mogelijkheden voor functionele verweving. Enkel die ruimtevrage wordt toegekend, die voor de 100% wordt benut. De ruimte die Weltjens voor haar bedrijfsruimte nodig heeft, wordt bepaald door:

- ruimte nodig voor parkeerplaatsen voor trailers-trucks inclusief de nodige manoeuvreerruimte; Op basis van groei van voorgaande jaar en nood schaalgrootte in de sector wordt een wagenpark van 175 trailers met 100 trucks verwacht. Deze staan zelden allen tegelijk op de site. Kencijfers van Vlaams Vademecum Parkeerbeleid worden toegepast.
- ruimte nodig voor parkeerplaatsen voor personenwagens; 40 parkeerplaatsen zijn nodig.
- ruimte nodig voor bufferbekken van de bestaande wegenis Weg naar Meeuwen. Deze buffer kan worden verplaatst mits het te bufferen water nog naar het niveau in het bekken gekregen kan worden en de omvang van het bekken behouden blijft.
- tankstation en bureauruimte: Conform de actuele Vlaamse beleidsvisie inzake ruimtelijke ontwikkelingen moet er gestreefd worden naar het verhogen van het ruimtelijk rendement; meer doen met dezelfde ruimte. Bij een herstructurering van de bedrijfsruimte kan dan ook gestreefd worden naar een combinatie van tankstation en bureauruimte.
- opslag van prefab onderdelen. In het kader van het verhogen van het ruimtelijk rendement, moet gestreefd worden naar een functionele verweving tussen opslag van goederen en trailers (bv. parkeerplaatsen van trailers die vaak niet bezet zijn inzetten als opslag door adequaat logistiek systeem).

Voor bovenstaande onderdelen is in totaal ongeveer onderstaande oppervlakte vereist.



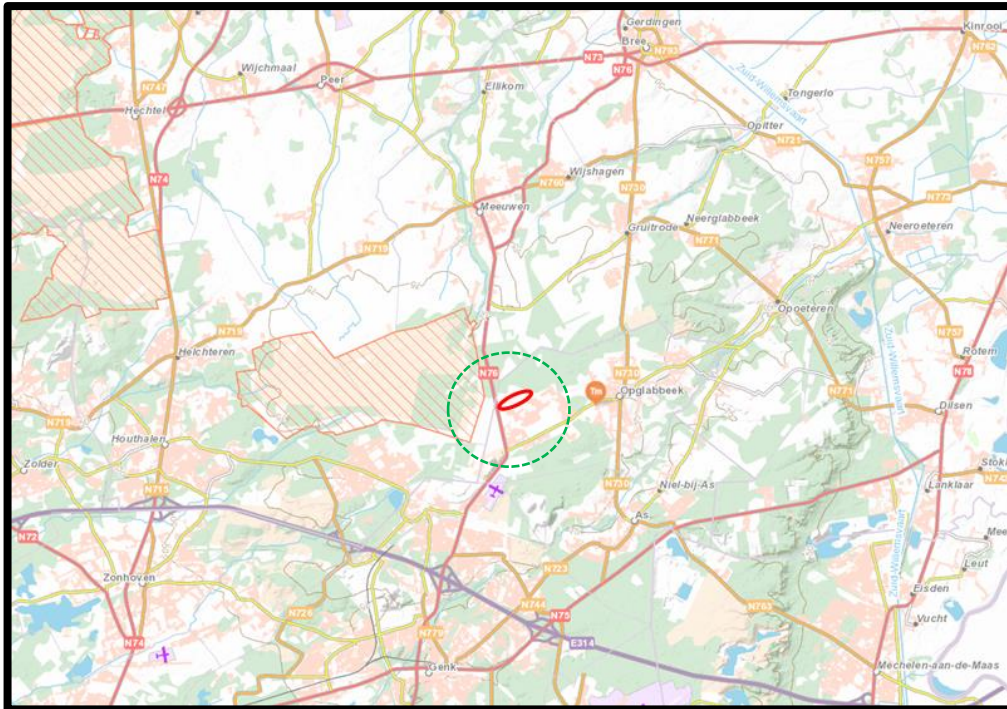
Figuur 26 Benodigde oppervlakte Weltjens Transport NV

4.2 Deelplan 2 - Compensatiegebied aansnijding herbevestigd agrarisch gebied

Voor dit deelplan is geen ruimtevraag van toepassing.

5 *Situering en afbakening plangebied*

5.1 *Situering op macroniveau*

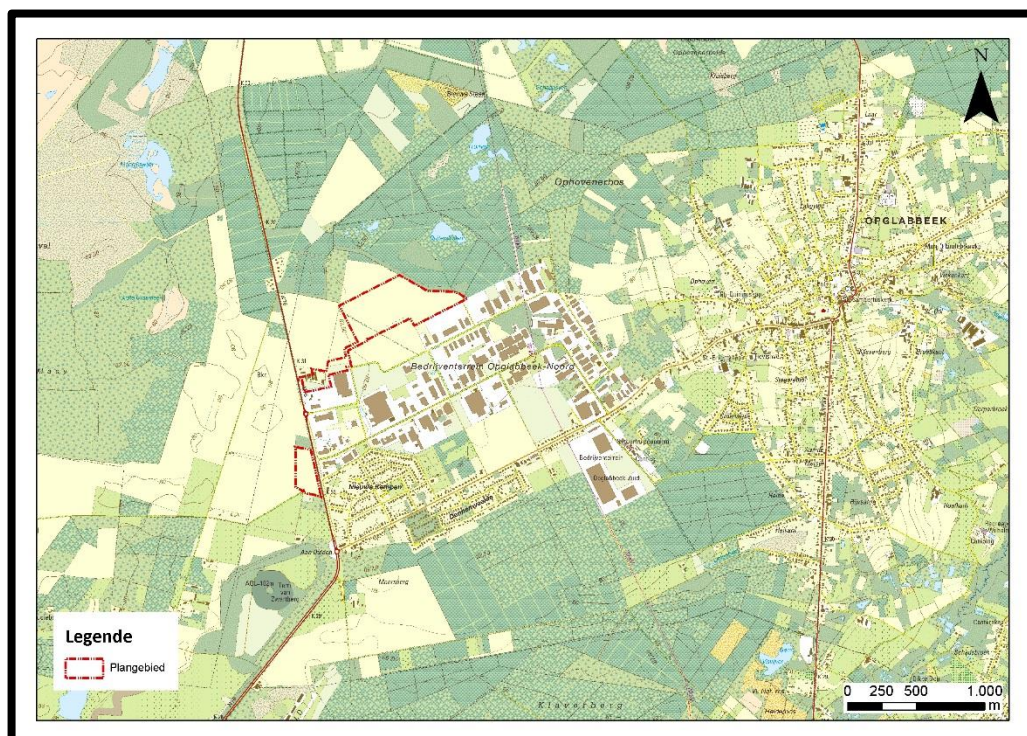


Figuur 27 situering macro

Het plangebied is gelegen langsheen de gewestweg N76 die in het noorden verbinding maakt met de stad Bree en in het zuiden aansluit op de E 314 snelweg. De ruimere omgeving bestaat uit grotendeels bebost gebied, afgewisseld met landbouwpercelen.

Ten oosten van het bedrijventerrein bevindt zich de kern Oplabbeek, ten westen is er een militair domein.

5.2 Situering op mesoniveau



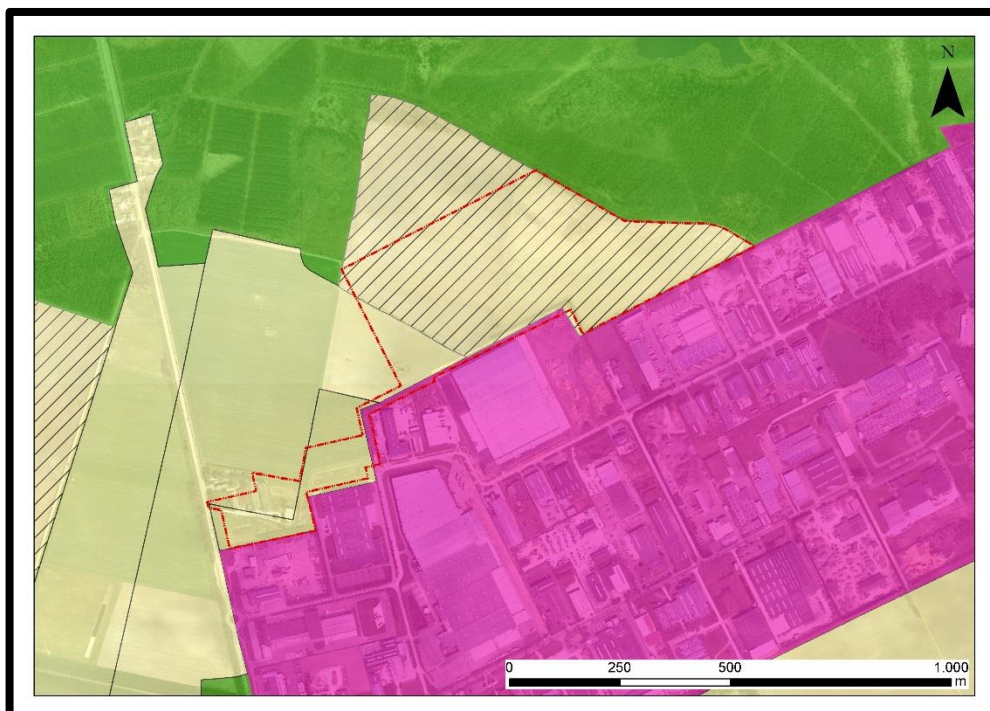
Figuur 28 situering meso

Het bedrijventerrein ligt in de invloedssfeer van de kern Opglabbeek maar is er ruimtelijk van geïsoleerd, stroken groene en open ruimte fungeren als buffer. Het plangebied zelf ligt ten noorden van het bestaand bedrijventerrein en neemt een open landbouwstrook in die het bedrijventerrein scheidt van de noordelijke bosgordel.

Deelplan 1 grenst aan de noordwestelijke zijde van het bedrijventerrein van Opglabbeek.

Deelplan 2 grenst aan de westelijke zijde van het bedrijventerrein van Opglabbeek (aan de overzijde van de N76).

5.3 Afbakening van het plangebied



Figuur 29 afbakening plangebied deelplan 1 op orthofoto met overdruk gewestplan

Het plangebied van het PRUP bestaat uit twee deelgebieden:

- Deelplan 1 'Uitbreiding bedrijven Scania Parts Logistics en Weltjens Transport NV'
De afbakening van dit deelplan wordt bepaald door:
 - Het gewestplan en/of perceelgrenzen (zuidelijke grens).
 - Door de uitbreidingsvraag van de bedrijven.
Het plangebied is in het oosten iets ruimer genomen dan de uitbreidingsvraag van het bedrijf Scania Parts Logistics. De uitbreidingsvraag van Scania Parts Logistics heeft een rechthoekige vorm waardoor een hoekje overblijft tussen het bestaande industrieterrein en het natuurgebied. Er wordt niet vooropgesteld dit hoekje als landbouwgebied te behouden. Voor de visie aangaande de nieuwe invulling van dit gebied, zie § '9 Plandoelstellingen'.
 - De uitbreidingszones van de twee bedrijven grenzen niet aan elkaar. De groenbuffers rond de uitbreidingszones moeten echter met elkaar verbonden worden zodat vanuit het open landschap één aangesloten geheel wordt gepercipieerd. Tussen de twee uitbreidingszones, ten westen van het bedrijf Scania, bevindt zich vandaag reeds een waterbuffer voor de wegnis op het bedrijventerrein. Deze waterbuffer zal nog beperkt worden uitgebreid in de nabije toekomst i.f.v. heraanleg wegnis. Pas ten noorden van deze wegnis kan een groenbuffer aangelegd worden. De afbakening van het plangebied heeft met deze elementen rekening gehouden.

Beperkte inkrimping plangebied na voorontwerp RUP: In het kader van de opmaak van het ontwerp – RUP dossier werd teruggekoppeld met de bedrijven. Hierbij werd gefocust op het belang van een efficiënt ruimtegebruik (maximaal benutten van de ruimte om zo ruimtebeslag te beperken). Het bedrijf Scania Parts Logistics heeft de plannen voor de ruimtebehoefte daarop hertekend (hogere bouwhoogte, beperktere oppervlakte). De plancontour ter hoogte van uitbreidingszone Scania Parts Logistics is beperkt ingekrompen in voorliggend ontwerp RUP ten aanzien van voorontwerp RUP.

- Deelplan 2: 'Compensatiegebied aansnijding herbevestigd agrarisch gebied'
Conform de omzendbrief RO/2010/01 werd gezocht naar een gebied waar het opportuun was om de bestemming te wijzigen naar landbouwgebied. Ten westen van Weg naar

Meeuwen bevinden zich enkele percelen die vandaag in landbouwgebruik zijn, doch de gewestplanbestemming natuurgebied hebben. Met dit RUP worden deze percelen herbestemd naar agrarisch gebied in aansluiting met de omliggende percelen.



Figuur 30 Afbakening plangebied deelplan 2 op het gewestplan

De afbakening van deelplan 2: is gebaseerd op de perceelsgrenzen. Het deel van het natuurgebied dat overlapt met de openbare weg, wordt niet herbestemd.

Het deel van het natuurgebied ten zuiden van de Weg naar Houthalen, is gelegen in een niet-vervallen verkaveling. Dit deel van het natuurgebied wordt daarom niet mee herbestemd naar landbouwgebied. Het biologisch waardevol bos in het noordelijk deel van het natuurgebied wordt niet meegenomen en blijft behouden als natuurgebied.

De oppervlakte van het compensatiegebied betreft ca. 5ha.

5.4 Reikwijdte en detailleringniveau

Het betreft een relatief kleine uitbreiding van een regionaal bedrijventerrein, er zal een herbestemming gebeuren van landbouwgebied naar bedrijvigheid. Verder wordt er bestaand landbouwgebied bestendigd door dit te bestemmen naar landbouwgebied (vandaag bestemd als natuurgebied). Er worden gedetailleerde voorschriften tot op perceelniveau opgesteld.

5.5 Overzicht in te zetten instrumenten

Het PRUP zal het kader bieden voor de aanvraag van een omgevingsvergunning.

6 ***Mogelijke alternatieven***

Doel is bestaande bedrijven op het regionaal bedrijventerrein 'Opglabbeek' verder te ontwikkelen. Locatie-alternatieven zijn niet van toepassing. Dit wordt hieronder verduidelijkt per bedrijf.

6.1 ***Scania Parts Logistics***

Gezien de investeringen op dit industrieterrein moet uitbreiding in aansluiting met bestaande bedrijf gebeuren op huidige locatie. Er zijn geen inplantingsalternatieven aangezien de uitbreiding van het bedrijf nagenoeg de volledige zoekzone in beslag neemt.

Het bedrijf werkt als één logistiek geheel. De uitbreiding kan niet op een afzonderlijke locatie gerealiseerd worden. Het bedrijf kan zich ook niet op een ander deel binnen het industriegebied vestigen, aangezien er nergens op het industriegebied nog een aaneengesloten terrein aanwezig is met een voldoende ruime oppervlakte.

6.2 ***Weltjens Transport nv***

De opmaak van een RUP voor dit bedrijf volgt uit de aflevering van een voorwaardelijk positief planologisch attest voor dit bedrijf. In functie van de aanvraag van dit planologisch attest werd een screening opgemaakt. Locatie-alternatieven zijn dan ook niet van toepassing. De uitbreiding moet gebeuren in aansluiting met het bestaande bedrijf. Er zijn geen inplantingsalternatieven aangezien de uitbreiding van het bedrijf nagenoeg de volledige zoekzone in beslag neemt.

7 Juridisch kader

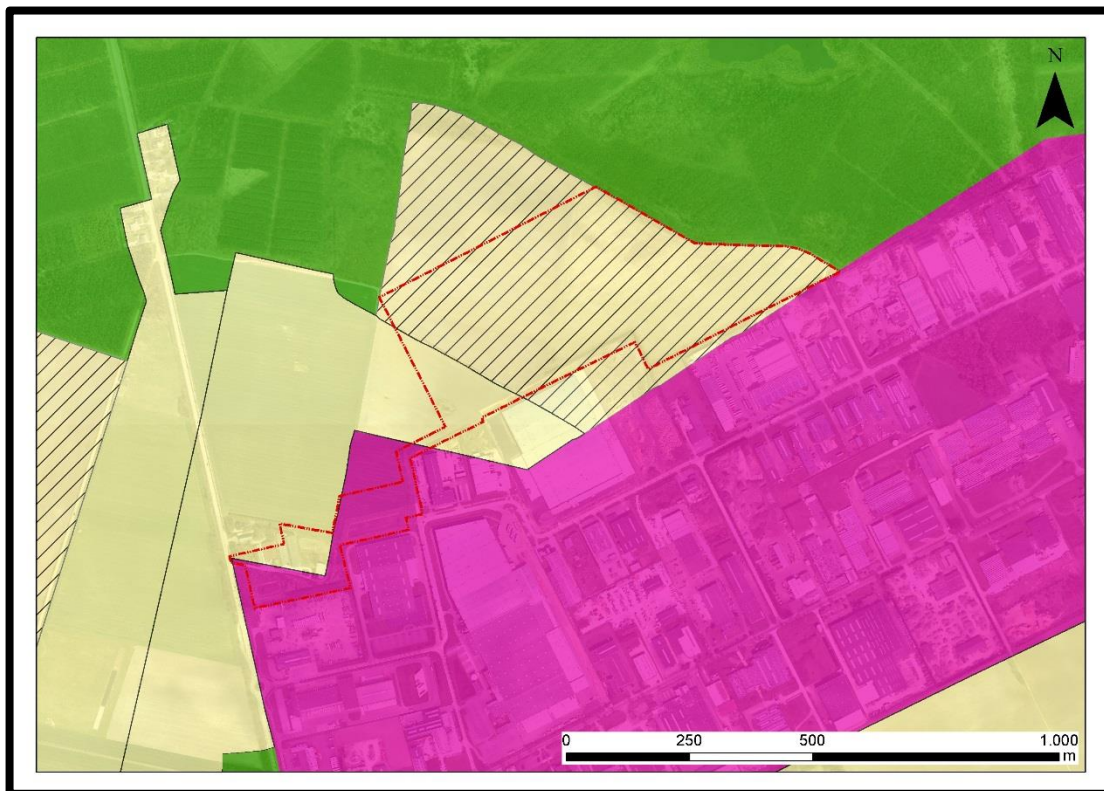
7.1 Samenvattend overzicht

TYPE	
Gewestplan	Nr.19 Hasselt-Genk (K.B. 03/04/1979)
Plannen van aanleg	
APA	Neen
BPA	Neen
Ruimtelijke uitvoeringsplannen	
Gewestelijk RUP	Neen
Provinciaal RUP	Ligt nabij PRUP Regionaal bedrijventerrein Opglabbeek
Gemeentelijk RUP	Neen
Planologisch attest	Weltjens Transport nv ontving een voorwaardelijk planologisch attest op 17/01/2018
Verkavelingsvergunningen (geldig)	Nee
Beschermingen	
Beschermde monumenten	Neen
Beschermde stads- of dorpsgezichten	Neen
Beschermde landschappen	Neen
Vogelrichtlijngebied	Deelplan 1: Op 500m van 'Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer' Deelplan 2: op 400m van 'Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer'
Habitatrichtlijngebied	Deelplan 1: Grenst aan 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' Deelplan 2: op 600m van 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode'
VEN	Deelplan 1: Grenst aan 'De Ruiterskuilen-Oudsberg-Solterheide' Deelplan 2: Op 900m van 'De Ruiterskuilen-Oudsberg-Solterheide'
Natuurreservaten	Neen
Beschermingszone grondwaterwinning	Neen

Tabel 7-1 Samenvattend overzicht van het juridisch kader

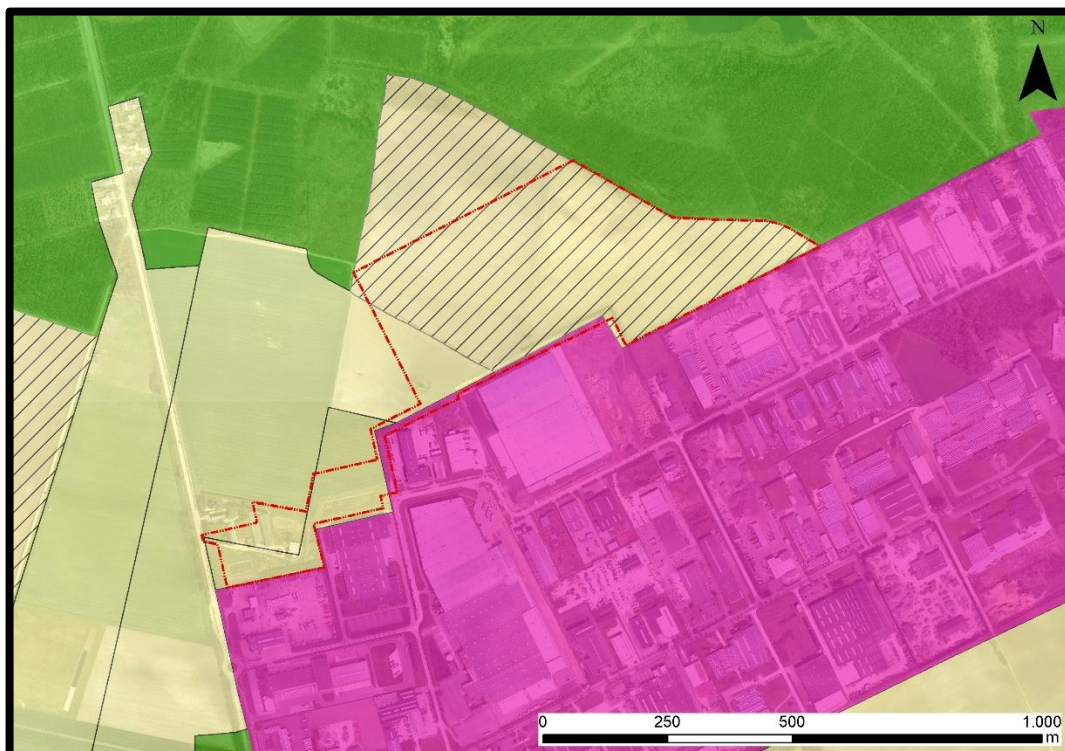
7.2 Gewestplan

Het plangebied bevindt zich ter hoogte van het gewestplan Nr.19 Hasselt-Genk (K.B. 03/04/1979).



Figuur 31 gewestplan 1979 t.h.v. deelplan 1

Dit gewestplan werd op 02/12/2000 ter hoogte van plangebied deels gewijzigd (afstemming op perceelgrenzen) (zie onderstaande figuur).



Figuur 32 gewestplan 2000 t.h.v. deelplan 1

Deelplan 1 bestaat vandaag grotendeels uit de bestemmingen 'landschappelijk waardevol agrarisch gebied' en 'agrarisch gebied'

Deelplan 2 is bestemd als 'natuurgebied'.



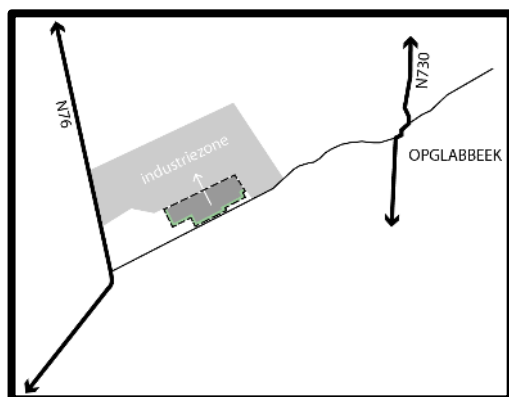
Figuur 33 Gewestplan t.h.v. deelplan 2

7.3 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

7.3.1 PRUP Regionaal bedrijventerrein Oplabbeek

Dit PRUP overlapt niet met het plangebied.

Het PRUP werd 20 december 2017 definitief vastgesteld. Middels dit PRUP werd het bestaande regionaal bedrijventerrein volgens gewestplan met een kleine 38ha (incl. bufferzone) uitgebreid aan de zuidelijke zijde.



Het PRUP voorziet een kader voor de kwalitatieve uitbreiding van het bedrijventerrein met een groenbuffer van 25m breed naar het omliggende landschap toe.

Het voorziet in een overdruk uitbreiding lokale bedrijvigheid voor de bestaande lokale bedrijven aldaar en tevens voor de vestiging van nieuwe lokale bedrijven gezien de gemeente elders geen bedrijfsruimte in voorraad heeft.

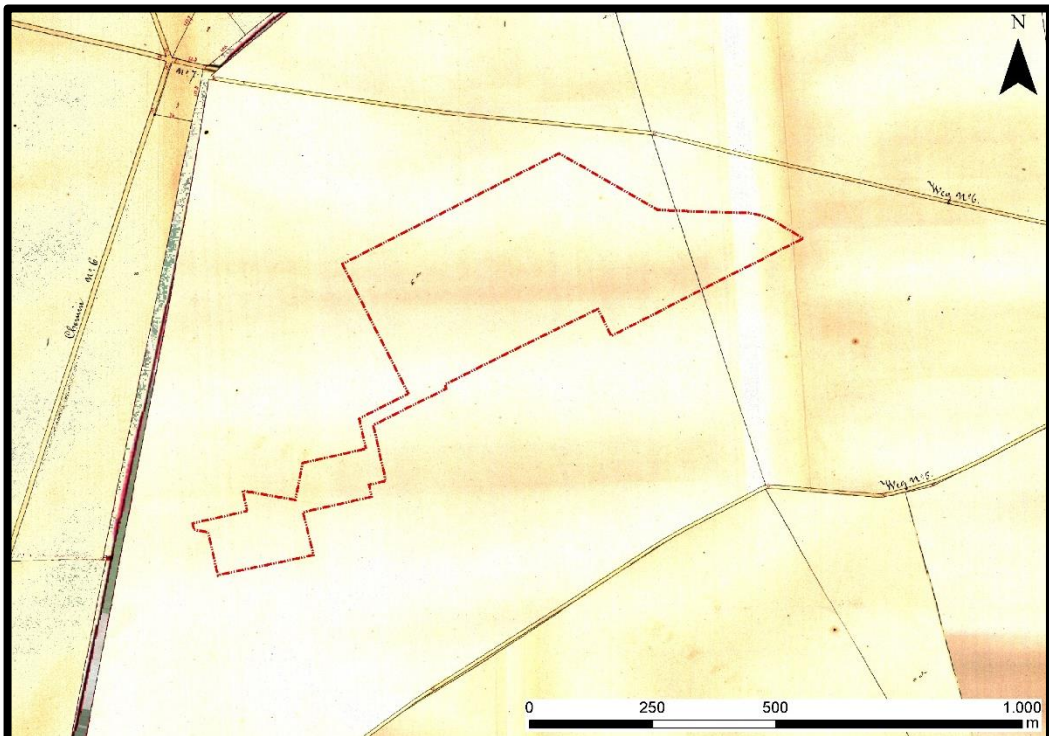
De uitbreiding ontsluit noordwaarts via het bestaande bedrijventerrein dat hoofdzakelijk in noordelijke richting langsheen de N76 ontsluit. De mogelijkheid voor een zuidelijke ontsluiting naar de

Weg naar Zwartberg is tevens opgenomen in het PRUP zodat de bedrijven aan de Industrieweg Zuid (ten zuiden van de Weg naar Zwartberg) op termijn ook via het industrieterrein kunnen ontsluiten.



Figuur 34 Grafisch plan PRUP Regionaal bedrijventerrein Opglabbeek

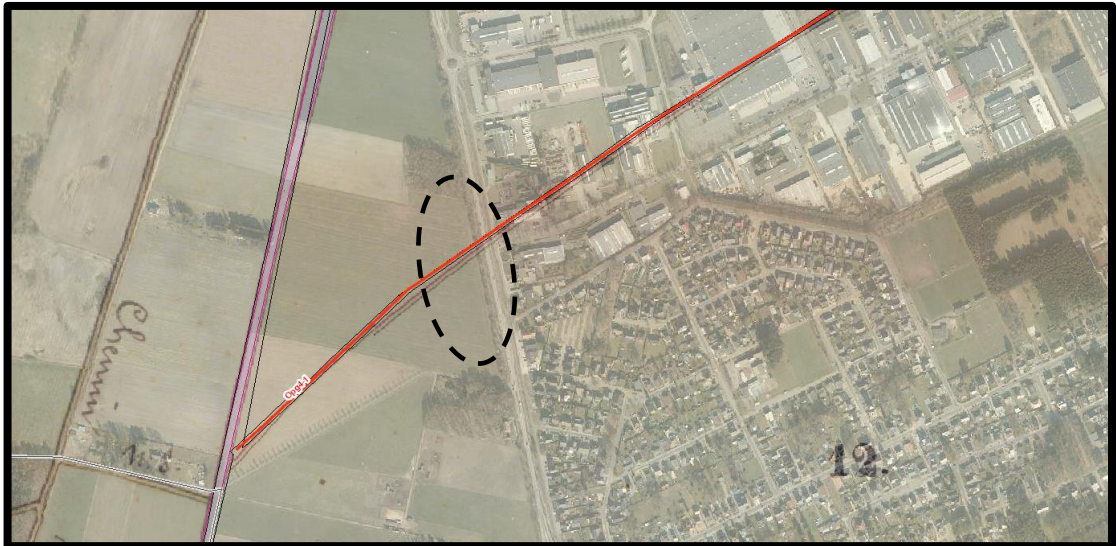
7.4 Atlas der trage wegen



Figuur 35 Atlas der buurt- en voetwegen t.h.v. deelplan 1

Binnen deelplan 1 zijn er geen buurt- of voetwegen volgens de atlas gelegen.

Doorheen deelplan 2 lag een buurtweg (nr.5), doch deze is opgeheven door de deputatie op 12/03/1987.



Figuur 36 Atlas der buurt- en voetwegen incl. wijzigingen t.h.v. deelplan 2 (GIS Limburg, 2019)

8 **Beleidskader en relevante studies**

8.1 **Structuurplanning**

8.1.1 **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)³**

Het plangebied maakt deel uit van het stedelijk netwerk Het Limburgs Mijngebied. Deze stedelijke netwerken op Vlaams niveau zijn door hun ligging en samenhang van infrastructurele, ecologische, functioneel- en/of fysiek-ruimtelijke kenmerken structuur bepalend voor Vlaanderen. Elk van deze stedelijke netwerken heeft eigen karakteristieken en functioneert op een eigen wijze. De uitwerking van de stedelijke netwerken op Vlaams niveau gebeurt door het Vlaams Gewest. Structuurbepalend voor het Limburgs mijngebied zijn hier de mogelijkheden van de ruimtelijke reconversie in functie van het mijnpatrimonium, de economische structuur langs infrastructuurassen en de versterking van de stedelijke structuur. De rol van dit gebied ligt vooral in de versterking van een stedelijk en economische structuur op Vlaams niveau.

Opglabbeek vormt een specifiek economische knooppunt buiten de stedelijke gebieden en buiten de economische Netwerken, meer bepaald onder de doelstelling 2-gebieden.

In de meest recente herziening van het RSV (2010) werd onder meer de taakstelling inzake bijkomende bedrijventerreinen geactualiseerd voor de periode 2007 tot 2012. De oppervlakte die voorzien is voor potentiële planningsinitiatieven voor bijkomende bedrijventerreinen (herbestemmingen) in de periode 2007-2012 bedraagt 675ha voor de ganse provincie Limburg. Naast een algemene taakstelling werd ook een subregionale taakstelling bepaald op basis van regionale prognose en behoeftes. Hierin werd gewerkt met twee scenario's, al dan niet rekening houdende met een vraag naar ijzeren aanbod. Voor de provincie Limburg bedroeg de minimumprognose 282ha en de maximumprognose 793ha voor de periode 2007-2012.

De nieuwe bedrijventerreinen moeten als volgt verdeeld te worden over de verschillende gebieden:

- 15 à 20% van de lokale bedrijventerreinen in gemeenten buiten de economische knooppunten.
- 80 à 85% in van de lokale en regionale bedrijventerreinen in de economische knooppunten.

Het ondersteunen van de economische sterkte van elke subregio wordt ondersteund. Binnen het regionale bedrijventerrein van Opglabbeek is door de specifieke ligging een sterk accent op logistieke functie aanwezig. Een verdere optimalisering van bedrijven Scania en Weltjens Transport nv die binnen deze sector actief zijn, past binnen deze doelstelling.

Voor de realisatie van regionale bedrijventerreinen worden een aantal ontwikkelingsprincipes opgegeven:

- een zuinig ruimtegebruik (bouwen in meerdere lagen indien mogelijk, gezamenlijke en gemeenschappelijke voorzieningen, verhoogde dichtheid, ...);
- het vastleggen van inrichtingsprincipes (perceelinrichting, eenheid in aanleg, bufferzone, integratie van natuurlijke en landschappelijke elementen, inplantingsprincipes, ...);
- het voorbehouden van grote terreinen voor bedrijven van grote omvang;
- ...

³ In 1997 heeft de Vlaamse regering het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief goedgekeurd als kader voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen tot 2007 (BVR 23 september 1997; decreet van 17 december 1997). Een eerste herziening is doorgevoerd in de periode 2003-2004 (BVR 12 december 2003; decreet van 19 maart 2004) m.b.t. onder meer de verdeling van het wonen over het stedelijk gebied en het buitengebied, een tweede in de periode 2008-2011 (BVR 17 december 2010; decreet van 25 februari 2011).

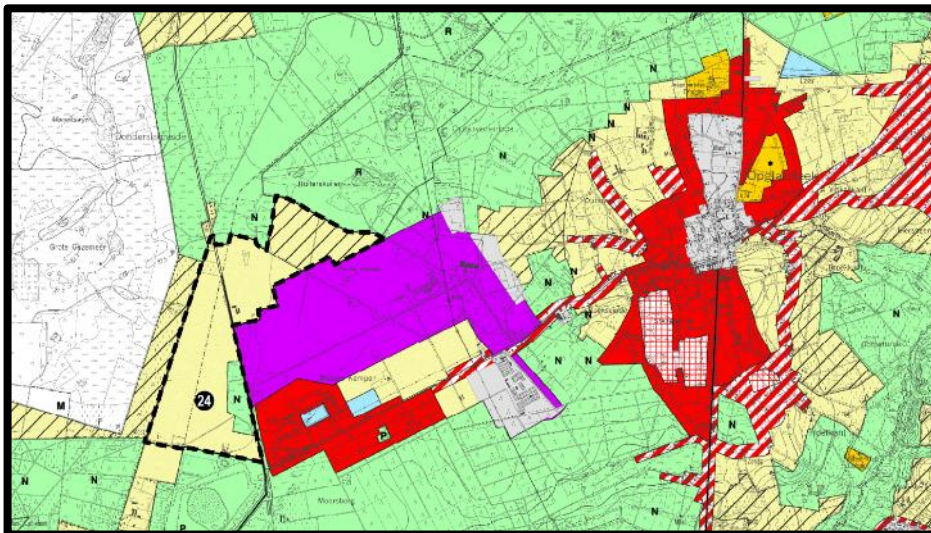
8.1.2 *Afbakening van de gewenste natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS)*

Van 2004 tot 2009 werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en middenveldorganisaties een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos in dertien buitengebied regio's. Voor elke regio heeft de Vlaamse Regering dat visievormingsproces afgerond met een beslissing over een actieprogramma voor de op te maken RUP's. Voor de landbouwgebieden waar de bestemming van het gewestplan zeker behouden kan blijven, besliste de regering om de bestaande agrarische bestemmingen te herbevestigen.

In 2008 stelde de Vlaamse overheid een visie op voor de regio Limburgse Kempen & Maasland (waarin het plangebied zich bevindt) die resulteerde in een Operationeel Uitvoeringsprogramma (december 2008). Voor het landbouwgebied ten noorden en westen van het industriegebied werd volgende actie vooropgesteld:

Actie nr.24: Bevestigen van de bestemming op het gewestplan voor het landbouwgebied rond Nieuwe Kempen oostelijk deel van het militair domein van Houthalen-Helchteren.

Het plangebied is volledig gelegen in HAG.

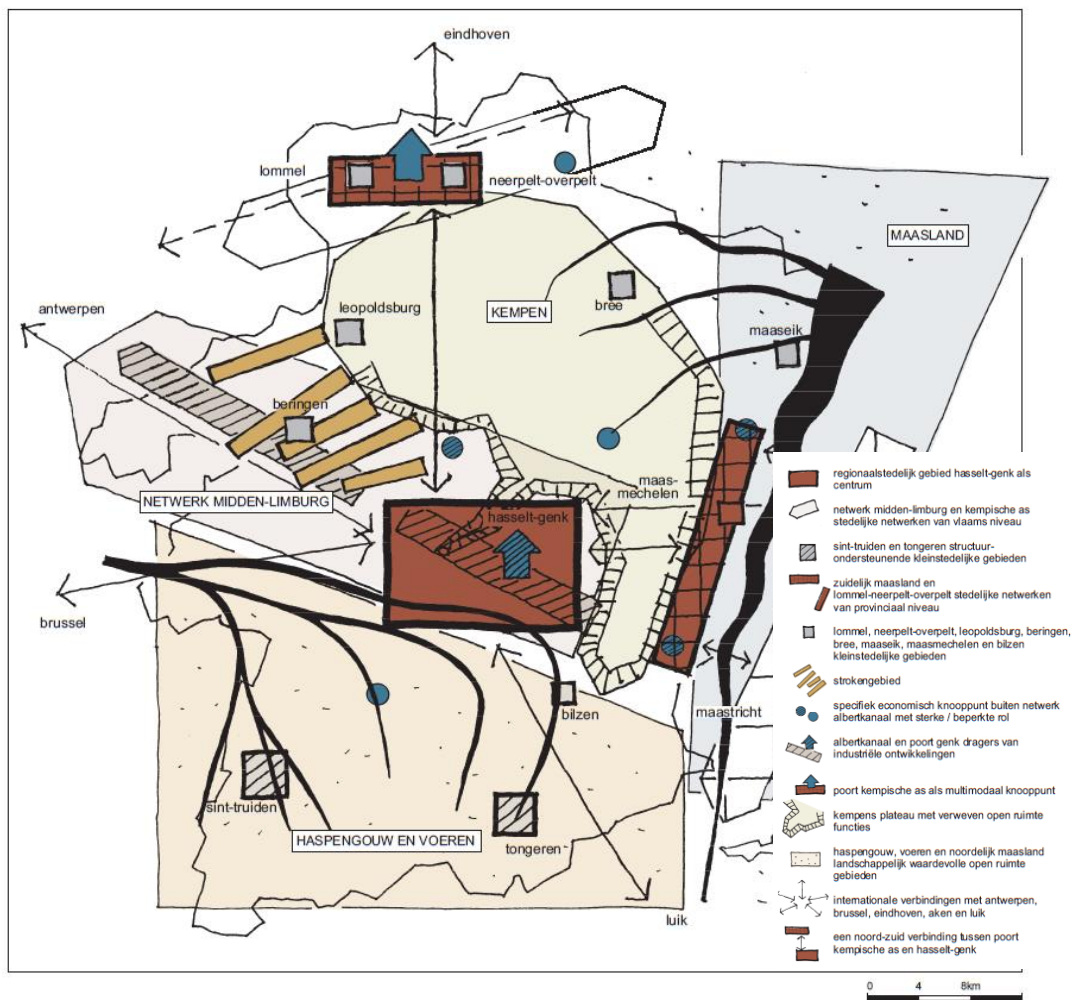


Figuur 37 AGNAS

8.1.3 *Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL)*

Bedrijvigheid wordt maximaal geconcentreerd in het stedelijk netwerk Midden-Limburg, in de Kempische As en in de economische knooppunten. De provincie wil optimaal gebruik maken van de goede functionele en infrastructurele verbindingen in de Kempische As en in het economisch netwerk Albertkanaal met de Antwerpse haven, Luik en het Ruhrgebied. Het gaat hierom de bundels van Albertkanaal en E313 en van N71 en IJzeren Rijn. Internationale relaties moeten de positie van Limburg binnen de Europese economische structuur versterken.

Volgens het RSV maakt Oplabbeek deel uit van het stedelijk netwerk Mijngedebied. De provincie wil hieraan tevens een provinciale invulling aangeven onder de naam 'stedelijk netwerk Midden-Limburg'. Het regionaal stedelijk gebied Hasselt – Genk en het Albertkanaal zijn de voornaamste componenten voor de gewenste ruimtelijke structuur van dit netwerk. In het stedelijk netwerk Midden-Limburg zal de economische structuur worden uitgebouwd langs de aanwezige infrastructuur en door een versterking van de stedelijke structuur. Het gaan in het bijzonder om het Albertkanaal, de hoofdwegen E313 en E314, het regionaal stedelijk gebied Hasselt – Genk en de economische knooppunten.



Figuur 38 De gewenste ruimtelijke structuur van de Provincie Limburg. Bron: RSPL

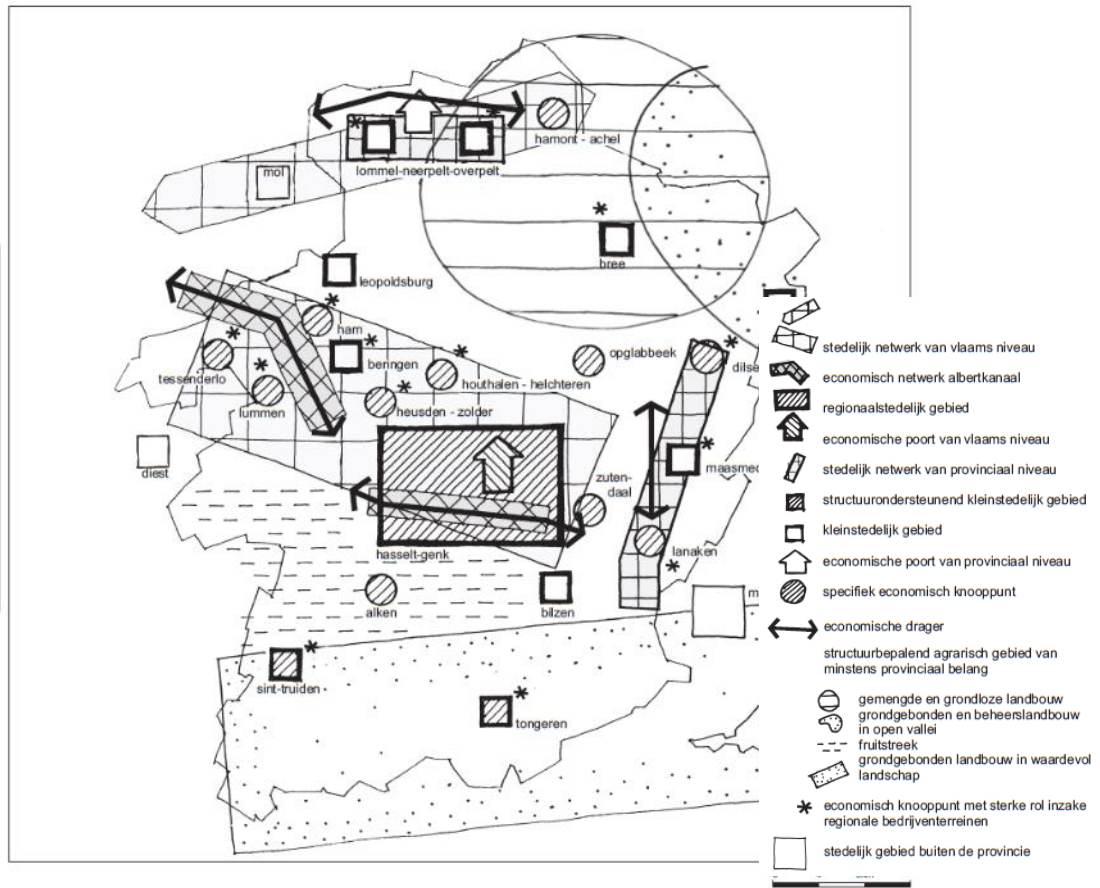
Niet alle economische activiteiten zijn overal gewenst. Bij de regionale differentiatie wordt uitgegaan van de economische mogelijkheden van elke hoofd- en deelruimte. Er worden 4 hoofdruimten gedefinieerd waarbij Oplabbeek deel uitmaakt van de hoofdruimte Kempen. Het betreft samenhangende en geïntegreerde ruimtelijke systemen waarvoor een gemeenschappelijk beleid kan worden gevoerd. Elke hoofdruimte kan in een internationale context worden geplaatst. Voor elke hoofdruimte kan een samenwerkingsverband tussen alle betrokken gemeenten worden opgezet.

De hoofdruimte Kempen met het Kempens Plateau en met Hasselt – Genk en Lommel – Neerpelt – Overpelt op de rand daarvan kan op zich worden beschouwd. De hoofdruimte positioneert zich als verweven open ruimte gebied met een toeristisch-recreatieve rol op Benelux-niveau.

Om een te grote belasting op de natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische en menselijke omgeving tegen te gaan moet prioriteit gegeven worden aan:

- Het herstructureren en inbreiden boven het aansnijden van nieuwe ruimte.
- Het verantwoord afronden en intensifiëren van het ruimtegebruik van bestaande bedrijventerreinen (en plannen).
- het stimuleren van duurzaam, intensief en meervoudig ruimtegebruik bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen.

Bij de inplanting van nieuwe of de herlokalisatie van bestaande economische activiteiten kiest de provincie voor het behoud van de bestaande bundeling.



Figuur 39 De gewenste ruimtelijk-economische structuur van de Provincie Limburg. Bron: RSPL

In het richtinggevend gedeelte van het RSPL wordt geen cijfermatige taakstelling opgenomen m.b.t. bedrijvigheid. Het al toebedelen van bedrijventerreinen houdt het risico in dat voorbij wordt gegaan aan de specifieke potenties en knelpunten op het terrein.

Toch is er, in het informatief gedeelte van het RSPL, een kwantitatieve inschatting - een soort grootteorde - gemaakt voor pakket 3 (kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten) (provinciale taakstelling) op basis van inschattingen van pakket 1 (regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk) en pakket 2 (economisch netwerk Albertkanaal) waarbij rekening is gehouden met lopende planningsprocessen en gemeentelijke visies. Uit die analyse kan men afleiden dat ieder kleinstedelijk gebied en ieder specifiek economisch knooppunt met een sterke rol binnen de ruimtelijk-economische structuur, bijkomend ca. 20 à 25 ha kan bestemmen. Voor de structuur ondersteunende kleinstedelijke gebieden Tongeren en Sint-Truiden, met een sterke rol, is dit getal als een minimum te beschouwen. Hiervoor zijn planningsinitiatieven genomen. Voor de kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau en de specifieke economische knooppunten met een sterke rol gaat het om een richtcijfer dat verder moet worden afgetoetst aan de lokale condities. In de andere kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau en specifieke economische knooppunten zijn de bijkomende mogelijkheden meer beperkt. Door hun positie in de provincie Limburg is een optimalisatie van de ontsluiting minder vanzelfsprekend, ligt de nadruk op het vrijwaren van kwetsbare gebieden of is de uitstraling als economisch knooppunt inzake regionale bedrijvigheid veeleer beperkt. Structurele uitbreiding van de regionale bedrijventerreinen is er niet aan de orde. Lokale uitbreiding van het aanbod, rekening houdend met de specifieke randvoorwaarden, is wel mogelijk.

In de bindende bepalingen van het RSPL is opgenomen (bindende bepaling nr. 30): "De provincie bakent in ruimtelijke uitvoeringsplannen de regionale bedrijventerreinen in de kleinstedelijke

gebieden en in de specifieke economische knooppunten af en voert een differentiatie door. Zij doet dat in samenwerking met de betrokken gemeenten en belanghebbende partijen."

Opglabbeek

Opglabbeek is geselecteerd als specifiek economisch knooppunt en ligt in de deelruimte Kempen. Het industrieel zwaartepunt in de Kempen ligt in het stedelijk netwerk Kempische As (Lommel - Overpelt). Op de rand van de gemeente Opglabbeek, tussen N76 en de kern, ligt een groot bedrijventerrein met regionale uitstraling. Dit sluit aan bij de economische dynamiek van het industrieterrein Genk-noord. Dit maakt dat op vlak van economische dynamiek delen van Opglabbeek gericht zijn op het regionaalstedelijk gebied, dat aan de rand ligt van de Kempen en er een belangrijke rol inzake tewerkstelling voor vervult.

Beleidsmatig (RSPL) heeft Hasselt - Genk heeft niet alleen een rol in het economisch netwerk Albertkanaal maar positioneert zich samen met het gebied Lommel - Neerpelt - Overpelt (Kempische As) als concentratie van stedelijke en economische ontwikkelingen op de rand van het Kempens Plateau. Het Kempens Plateau zelf wordt gevrijwaard van verdere stedelijke ontwikkeling en internationaal gepromoot als toeristisch-recreatieve open ruimte. Opglabbeek situeert zich in het drieparkengebied - een onderdeel van de deelruimte Kempen - waar het aaneengesloten karakter van de grote natuur- en bosgebieden moet worden behouden en versterkt door verdere versnippering tegen te gaan en natuurverbindingengebieden te herstellen en toe te voegen. De bestaande groen-, bos- en heidegebieden worden beschermd, versterkt en indien mogelijk vergroot. Over het grondgebied van Opglabbeek is een natuurverbinding geselecteerd tussen domein Masy en Klaverberg, en Hengelhoef. In het Kempisch plateau zijn ook een openruimteverbinding geselecteerd tussen het schietterrein Donderslagse Heide en de Klaverberg, en tussen As en Waterschei.

8.1.4 *Het plangebied in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)* *Opglabbeek*

De economische structuur in Opglabbeek wordt gedragen door de bedrijventerzone die in het provinciaal structuurplan geselecteerd wordt als specifiek knooppunt buiten het economisch netwerk, het regionaal stedelijk gebied en de kleinstedelijke gebieden. Deze bedrijventerzone situeert zich ten westen van het centrum van Opglabbeek en ten oosten van de N76. Het positieve aan de locatie is niet enkel de bedrijvigheid en bijhorende tewerkstelling op zich, maar ook de inplanting langs de N76, los van de woonkernen. Het industrieterrein kan perfect functioneren zonder de omgeving te belasten. Onderstaand wordt samenvattend de gewenste economische ontwikkeling voor het bestaande industrieterrein weergegeven:

- Het belang van het industrieterrein Opglabbeek als potentieel regionaal bedrijventerrein blijven benadrukken;
- Optimaliseren aansluitpunt N76 (ruimtelijke poort bij de aanhaking op de N76);
- Inpassen lokaal bedrijventerrein aansluitend op bestaand industrieterrein en te bufferen naar woningen langs de Weg naar Zwartberg;
- Uitwerken infra-platform als sturende noord-zuid verbinding voor vrachtverkeer tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van het bestaande industrieterrein;
- Voorkomen van sluiproutes van bovenlokaal verkeer, en dit zowel aan de zuidzijde richting Weg naar As als aan de noordwestzijde richting Weg naar Meeuwen-Gruitrode (over het industrieterrein heen);
- Ruimte laten voor eventuele latere ontwikkelingsmogelijkheden voor het bestaande bedrijventerrein met regionaal karakter;

8.2 Opstart Complex project 'Donderslag en Grote heide' – landschapsontwikkeling met delfstofwinning

In het gebied ten noorden van het industriegebied en ten westen van de hoogspanningsleiding wordt door de Vlaamse Overheid een mogelijke landschapsontwikkeling met delfstofwinning onderzocht. Dit wil men doen a.d.h.v. een complex project. Het bevindt zich nog in de verkenningsfase. Doel van dit project is een integraal landschapsontwikkelingsproject via delfstoffenwinning te realiseren.

In de zomer 2019 is gestart met de aanbesteding van een eco-hydrologische studie die de effecten in de waterhuishouding onderzoekt. Verder laat het Departement Omgeving een landschapsstudie uitvoeren. Een aantal doelen moeten in elk geval in evenwicht blijven. Zo moet een eventuele landschapsontwikkeling met delfstofwinning nadien een meerwaarde opleveren voor natuur en landbouw.

In het kader van dit project zal onderzocht worden, voor welke gebieden de landbouwbestemming bestendig kan worden op lange termijn en welke gebieden een natuurinvulling krijgen, in kader van de AGNAS doelstellingen, één van de voorname doelstellingen van het Vlaams Gewest. De landschapsstudie vormt hierin een aanzet.

9 **Plandoelstellingen**

9.1 **Algemene visie**

Het PRUP beoogt de uitbreiding van de bestaande bedrijfssites en – activiteiten van de bedrijven ‘Scania Parts Logistics’ en ‘Weltjens Transport nv’ die gelegen zijn op het industrieterrein ‘Opglabbeek’. Op deze manier moeten de bedrijven in de toekomst zo optimaal blijven functioneren.

In het kader van algemeen Vlaams en provinciaal beleid wenst provincie bijkomende bedrijvigheid maximaal te clusteren ter hoogte van bestaande economische knooppunten en/of bestaande bedrijventerreinen zoals het bedrijventerrein Opglabbeek.

Bij de inrichting van de bedrijfssites (zowel voor de uitbreiding als voor de huidige delen) moet gestreefd worden naar een maximaal en efficiënt ruimtegebruik, een duurzame en kwalitatieve bedrijfssite, een optimale functionele organisatie en een goede landschappelijke integratie ten opzichte van de omgeving. In functie daarvan worden enkele ruimtelijke concepten vooropgesteld.

De aansnijding van het herbevestigd agrarisch gebied die gepaard gaat met de verdere ontwikkeling van dit economisch knooppunt zal in de mate van het mogelijke worden gecompenseerd door planologische herbestemming(zie § 10).

9.2 **Ruimtelijke conceptelementen**

9.2.1 **Uitbreiding regionaal bedrijventerrein i.f.v. bestaande bedrijven**

In functie van de uitbreiding van de bedrijven Weltjens Transport NV en Scania Parts Logistics wordt een zone bestemd voor regionale bedrijvigheid. Deze gronden worden enkel bestemd voor uitbreiding van de reeds aanwezige bedrijfsactiviteiten van Scania Parts Logistics en Weltjens Transport NV op het naastgelegen industrieterrein. Andere types van bedrijfsactiviteiten worden op deze gronden niet toegelaten. Bij een eventuele stopzetting van de activiteiten van deze bedrijven op deze locatie, laten de voorschriften toe, de gronden (terug) te gebruiken voor landbouw.

De ruimtevrage van Scania Parts Logistics is besproken onder 4.1 . Zij wensen in de uitbreidingszone een logistieke hal te plaatsen waar zij zoeken naar een efficiënte hoogte om goederen te stapelen i.f.v. ruimtelijk rendement. De ruimte die bijkomend moet aangesneden worden zal optimaal door het bedrijf gebruikt moeten worden (elke vierkante meter, ook in hoogte waar mogelijk).

Ook voor Weltjens Transport NV is de visie van de provincie dat enkel die ruimtevrage wordt toegekend, die voor de volle 100% wordt benut. Weltjens wenst met name uit te breiden om hun wagenpark van trekkers-opleggers allen op eigen terrein te kunnen stockeren en hierbij ook rekening houdend met een groei van dit wagenpark.

In het planologisch attest besliste de provincie dat de korte termijn-behoefte uit de aanvraag van het planologisch attest verschoven moet worden naar de lange termijn om verder verfijnd te worden in dit RUP. Op basis van algemene richtlijnen en kencijfers werd berekend welke oppervlakte er ongeveer nodig is voor Weltjens om te kunnen voldoen aan zijn ruimtevrage. Deze oppervlakte werd vervolgens ingetekend in directe aansluiting met het huidige bedrijventerrein, zodat minimale versnippering van het landbouwareaal plaatsvindt (qua oppervlakte). Het RUP voorziet in de mogelijkheid

Ten noorden van de huidige bedrijfssite van Weltjens bevindt zich momenteel een open waterbuffer in functie van de afwatering van de N76. Het RUP laat toe dat deze buffer verplaatst kan worden, in functie van een optimalire invulling van het terrein door het bedrijf. De oppervlakte van deze waterbuffering wordt dan ook mee in de plancontour gerekend. (zie §4.1.2)

9.2.2 *Uitbreiding agrarisch gebied ten westen van N76*

In deelplan 2 worden bijkomende percelen bestemd naar landbouwgebied. Deze percelen kennen vandaag reeds een landbouwgebruik. Om het open karakter van het landschap ten westen van de Weg naar Meeuwen te behouden, wordt het gebied expliciet bestemd als bouwvrij landbouwgebied. Zie §10.

9.2.3 *Herbestemming naar natuurgebied (van restzone)*

Scania Parts Logistics wenst uit te breiden ten noorden en noordoosten van de huidige bedrijfssite. Gezien de aard van de activiteiten van Scania Parts Logistics heeft het bedrijf nood aan een grote aaneengesloten oppervlakte. Deze oppervlakte is niet beschikbaar in de hoek in het oosten die wordt ingesloten door natuurgebied en bedrijvigheid.

Het behouden van de huidige bestemming (agrarisch gebied), is voor deze zone weinig zinvol, aangezien dit agrarisch gebied afgescheiden zal zijn van de rest van de landbouwgronden van Oudsbergen. De nieuwe invulling van dit gebied moet best aansluiten bij de bestemmingen in de omgeving.

Het natuurgebied dat grenst aan deze hoek, is aangeduid als habitatrichtlijngebied 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode'. Door het gebied mee op te nemen als natuurgebied wordt een belangrijk natuurgebied uitgebreid met ca. 2ha. De zone die wordt toegevoegd aan het natuurgebied kan dienen als overgangsgebied tussen het industriegebied en de kern van het natuurgebied. Immers bepaalde fauna zullen niet voorkomen aan de randen van een natuurgebied en zo wordt de kern van het natuurgebied vergroot.

Tussen natuurgebied en industriegebied blijft wel bufferzone voorzien zoals voor alle regionale bedrijventerreinen.

9.2.4 *Maximaal bufferen ten opzichte van de open ruimte*

De twee bedrijven grenzen aan de open ruimte (landbouw en natuurgebied). De (visuele) impact op de open ruimte moet worden gemilderd door de aanleg van een groenbuffer. Conform de standaard bufferafstand voor regionale bedrijventerreinen binnen provinciale uitvoeringsplannen, wordt een bufferzone van 25m voorzien. De uitbreidingszones van de twee bedrijven grenzen niet onmiddellijk aan elkaar. In functie van het voorzien van één coherent landschapsbeeld vanuit de open ruimte, zal worden voorzien in een verbindingbuffer tussen de bufferzones van twee uitbreidingszones.

De groenbuffer grenzend aan de uitbreidingszone voor de bedrijven moet gerealiseerd worden vooraleer bedrijven mogen uitbreiden. (Aan te tonen in vergunningsaanvraag voor uitbreiding nieuwbouw).

9.2.5 *Zuinig ruimtegebruik - flexibiliteit*

In de voorschriften van dit RUP wordt een zekere mate van flexibiliteit ingebouwd m.b.t. de inrichting van de bedrijfsterreinen. De inrichting van een bedrijfssite kan immers wijzigen met de tijd gezien de noden en behoeften m.b.t. bedrijvigheid afhankelijk zijn van de markt en van de bedrijfsvoering. Het RUP zal dan ook niet expliciet de grootte van de kavels, de hoogte van de plaatsing van de gebouwen bepalen. De provincie acht het echter wel belangrijk dat bij de inrichting van het terrein aandacht gaat naar enkele elementen die wel een impact hebben op het functioneren van terrein en de omgeving: zo mag de parkeerbehoefte niet afgewenteld worden op het openbaar domein, moet er noodzakelijke ruimte voorzien worden voor hemelwater en moet zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik wordt nagestreefd, zodat geen extra ruimte moet worden ingenomen die niet noodzakelijk is.

De voorwaarden voor zorgvuldig ruimtegebruik, ruimtelijke samenhang van het gebied, kwalitatieve inrichting van het openbaar domein, parkeren en mobiliteit, worden omstandig uitgewerkt in de voorschriften van het PRUP, als beoordelingskader bij de vergunningverlening.

9.2.6 Parkeerbehoefte voorzien op eigen terrein

Elke bedrijfsvestiging moet in de opvang van de eigen parkeerbehoefte voor wagens en vrachtwagens voorzien op de eigen bedrijfskavel. Het is niet toegelaten bijkomende parkeermogelijkheden te voorzien op het openbaar domein. Laden en lossen gebeurt eveneens verplicht op de eigen bedrijfskavels en niet op het openbaar domein.

9.2.7 Aandacht voor integraal waterbeheer

Door de uitbreiding van de bestaande bedrijven zal de verharde oppervlakte binnen het plangebied sterk stijgen. Dit kan een invloed hebben op de infiltratie van hemelwater naar het grondwater. Er dient bij inrichting van (de uitbreiding van) beide bedrijven dan ook bijzondere aandacht te gaan naar het realiseren van infiltratievoorzieningen en/of eventueel hergebruik van hemelwater. Hemelwater moet maximaal hergebruikt te worden, vervolgens maximaal geïnfiltreerd, en in laatste instantie gebufferd. Hemelwatervoorzieningen moeten steeds bestaan uit open waterstructuren zoals grachten of bekken. Sowieso moeten beide bedrijven voldoen aan de bestaande regelgeving (o.a. Hemelwaterbesluit). De open waterbuffers van beide (uitbreidingen van) de bedrijven kunnen voorzien worden in de groenbuffers van 25m mits de visueel bufferende werking van de buffer niet in het gedrang wordt gebracht. In de plan-MER werd onderzocht dat er voldoende ruimte is om de benodigde open waterbuffers te realiseren.

Naast de (nieuwe) te voorziende waterbuffers in functie van de bedrijven, zijn er ook twee bestaande waterbuffers gelegen in het plangebied:

- waterbuffer in functie van de openbare wegnis van het industrieterrein Opglabbeek (in beheer door de gemeente): Deze hemelwatervoorziening bevindt zich in het landbouwgebied ten oosten van de uitbreidingszone van Weltjens. Deze hemelwatervoorziening maakt ruimtelijk integraal deel uit van het industriegebied. In kader van het belang van het voorzien voor ruimte voor water, wordt de zone ter hoogte van de waterbuffer herbestemd van agrarisch gebied naar zone voor waterberging.
- waterbuffer in functie van de openbare wegnis N76 (in beheer door Agentschap Wegen en Verkeer). Deze waterbuffer ligt momenteel net ten noorden van het bedrijventerrein Weltjens. In functie van een uitbreiding van Weltjens in directe aansluiting met de huidige bedrijfspercelen is een verplaatsing van deze waterbuffer verplaatsen naar het noorden (ten noorden van de nieuwe bedrijfscontour van Weltjens) wenselijk. De exacte toekomstige locatie van de waterbuffer ligt bij de opmaak van het ontwerp RUP nog niet vast. In de bestemmingszone Art.1 'Gemengd regionaal bedrijventerrein – zone B' is ruimte voorzien voor de realisatie van een (nieuwe) waterbuffer voor de N76.

9.2.8 Behoud huidig aantal bedrijven

Het mag niet mogelijk zijn de bedrijven te splitsten in aparte kleinere bedrijven omdat hieruit nieuwe uitbreidingsproblemen of grondspeculatie zouden kunnen ontstaan. De zones voor bedrijvigheid worden enkel bestemd voor de vestiging van een uitbreiding van een bedrijf dat vandaag reeds aanwezig is op het naastgelegen industriegebied.

9.2.9 Vertaling visie optimalisatie doorstroming N76 naar dit RUP

De N76 is een bovenlokale verbindingsweg. De Vlaamse overheid heeft een visie uitgewerkt om de doorstroming op deze as te verbeteren. Eén van de maatregelen is het beperken van het aantal aantakkingen. Weltjens NV moet daarom in de toekomst, net als de andere bedrijven gelegen langs de Industrieweg, enkel ontsluiten langs de interne wegen in het industriegebied en mag niet langer rechtstreeks aantakken op N76. Het kruispunt ter hoogte van de Industrieweg wordt momenteel (2019) heraangelegd in functie van de verbetering van de doorstroming. De uitbreiding biedt voldoende ruimte voor de trailers om te keren.

10 *Inname herbevestigde agrarische gebieden*

Nagenoeg het volledige plangebied van deelplan 1 bestaat uit herbevestigd agrarisch gebied.

10.1 *Beleidskader*

Volgens de Omzendbrief RO/2010/01 moeten planningsinitiatieven die een planologische wijziging van de HAG's inhouden voldoende terughoudend beoordeeld te worden. Als algemeen uitgangspunt geldt dat in de mate van het mogelijke en bij voorkeur binnen hetzelfde planningsinitiatief, de nodige acties worden opgenomen om het planologische evenwicht te herstellen. Prioriteit gaat daarbij uit naar acties om zonevreemde landbouw zone-eigen te maken (i.e. planologische ruil). Afwijken van dit uitgangspunt is enkel mogelijk mits uitdrukkelijke en grondige motivatie (bv. omdat het praktisch onmogelijk is een geschikt ruilgebied voor te stellen, omdat mogelijke ruilgronden reeds belast zijn met uitbatingsbeperkingen ten gevolge maatregelen inzake natuurbeheer, ...).

10.2 *Verantwoording inname HAG*

Conform omzendbrief RO/2010/01 zijn bestemmingswijzigingen voor PRUP in beperkte mate mogelijk, na grondige afweging. Volgende elementen moeten minstens aan bod komen in de verantwoording:

1. Onderzoek naar alternatieve locaties voor bedrijvigheid

Doel is bestaande bedrijven op het regionaal bedrijventerrein 'Opglabbeek' verder te ontwikkelen. Locatie-alternatieven zijn niet van toepassing. Dit wordt hieronder verduidelijkt per bedrijf.

Scania Parts Logistics

Gezien de investeringen op dit industrieterrein dient uitbreiding in aansluiting met bestaande bedrijf te gebeuren op huidige locatie. Er zijn geen inplantingsalternatieven aangezien de uitbreiding van het bedrijf nagenoeg de volledige zoekzone in beslag neemt.

Het bedrijf werkt als één logistiek geheel. De uitbreiding kan niet op een afzonderlijke locatie gerealiseerd worden. Het bedrijf kan zich ook niet op een ander deel binnen het industriegebied vestigen, aangezien er nergens op er industriegebied nog een aaneengesloten terrein aanwezig is met een voldoende ruime oppervlakte.

Weltjens Transport nv

De opmaak van een RUP voor dit bedrijf volgt uit de aflevering van een voorwaardelijk positief planologisch attest voor dit bedrijf. In functie van de aanvraag van dit planologisch attest werd een screening opgemaakt. Locatie-alternatieven zijn dan ook niet van toepassing. De uitbreiding moet gebeuren in aansluiting met het bestaande bedrijf. Er zijn geen inplantingsalternatieven aangezien de uitbreiding van het bedrijf nagenoeg de volledige zoekzone in beslag neemt.

2. Onderzoek naar de impact van het project op de agrarische structuur

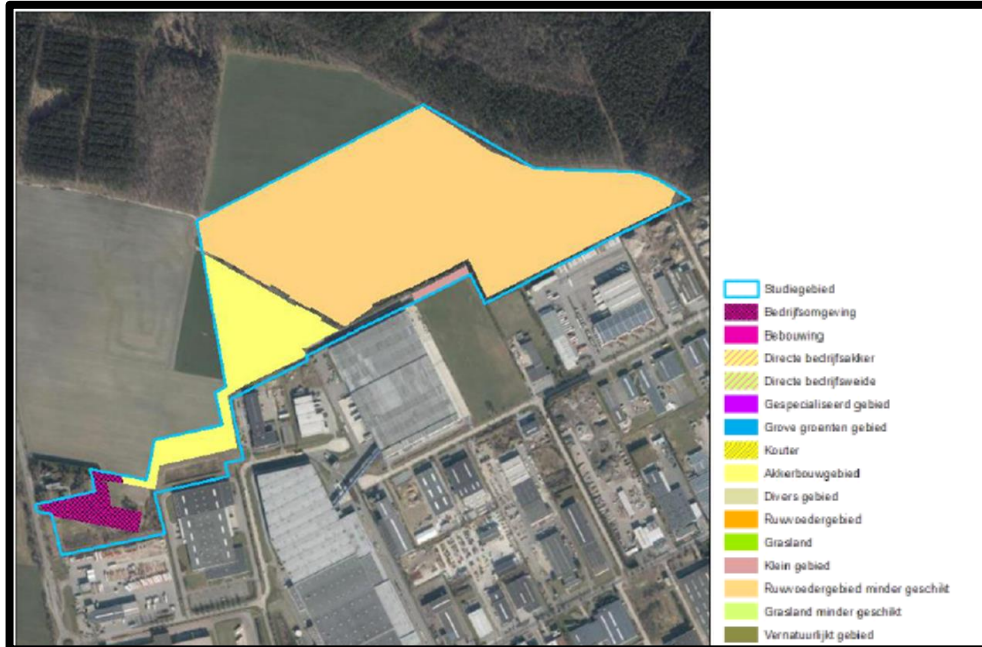


Figuur 40 Landbouwgebruikspcelen ter hoogte van het plangebied (ALV, 2017)

De percelen binnen het plangebied kennen een effectief landbouwgebruik. Bij de uitbreidingszone voor Scania gaat het om weiland, grasklaver en maïs. De uitbreidingszone voor Weltjens Transport nv neemt een deel van een huiskavel in.

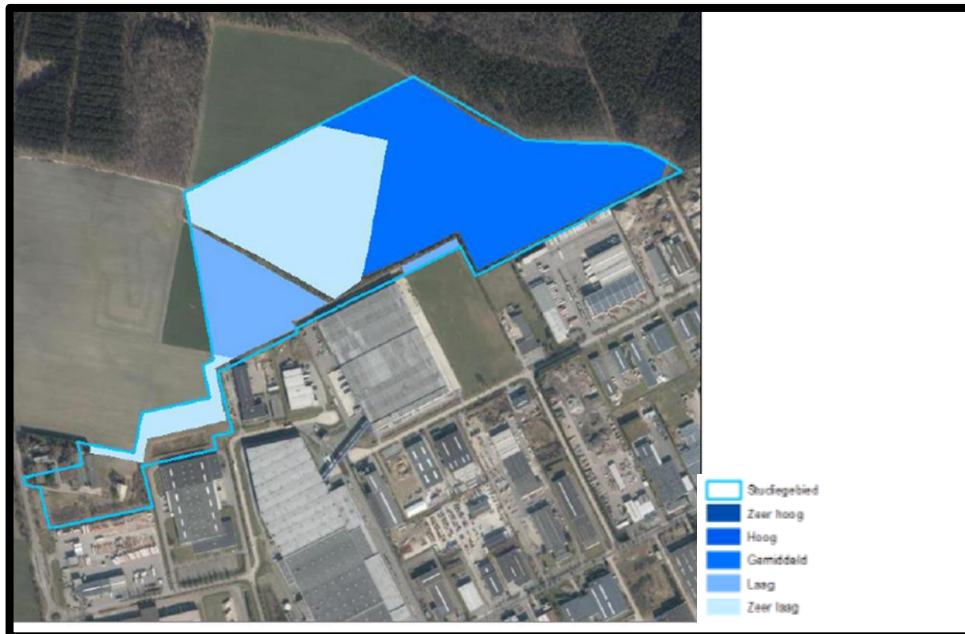
Gezien de schaal van de inname – ca. 24 ha – is er een negatieve impact op de agrarische structuur.

Op basis van het landbouwgebruik, zijn ruimtelijke samenhang, de bedrijfsstructuur en waar nodig de intrin intrinsieke bodemkwaliteit, wordt de landbouwstructuur weergegeven in onderstaande figuur.



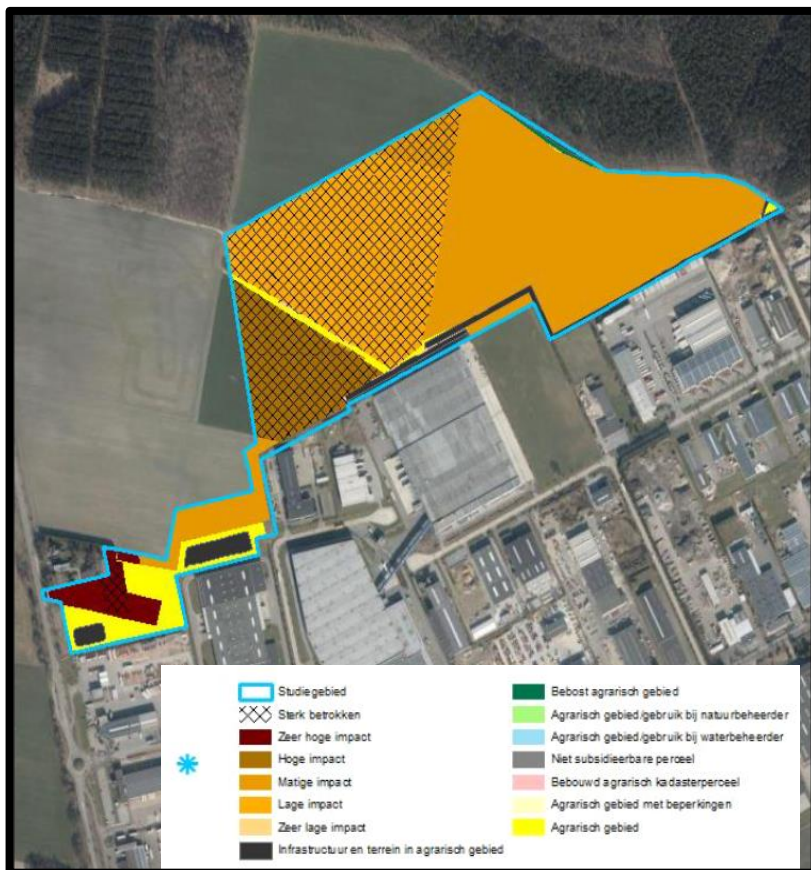
Figuur 41 Landbouwstructuur in omgeving onderzoekgebied deelplan 1 (ruimer dan plangebied)

Het landbouwgebruik wordt aangevuld met bedrijfseconomische gegevens om de landbouwaarde te berekenen. Het resultaat wordt hieronder aangegeven.



Figuur 42 Landbouwwaarde in omgeving onderzoeksgebied deelplan 1 (ruimer dan plangebied)

De verschillende informatie over de landbouwwaarde, landbouwgebruik en landbouwstructuur bepalen samen de landbouwimpactwaarde.⁴



⁴ Voor de geschetste mogelijkheden is de landbouwimpactstudie een snel, transparant en objectief instrument. Het is wel belangrijk te weten dat deze studie een indicatieve weergave is van de landbouwimpact op basis van de beschikbare gegevens. Het resultaat van deze studie is dan ook afhankelijk van de waarde van de basisgegevens en mag niet worden overroepen.

Figuur 43 Landbouwimpactwaarde in omgeving onderzoeksgebied deelplan 1 (ruimer dan plangebied)

De resultaten van de landbouwimpactstudie worden weergegeven in de volgende tabel:

Landbouwimpact	Totaal (ha)	Bij sterk betrokken landbouwers (ha)	Bij andere landbouwers (ha)
Zeer hoge impact	0,96	0,29	0,67
Hoge impact	3,16	3,16	3,16
Matige impact	16,08	3,9	16,06
Lage impact	8,35	8,35	6,54
Zeer lage impact	0,3	0,03	0
Totaal	24,7	11,85	22,54

3. Een onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen

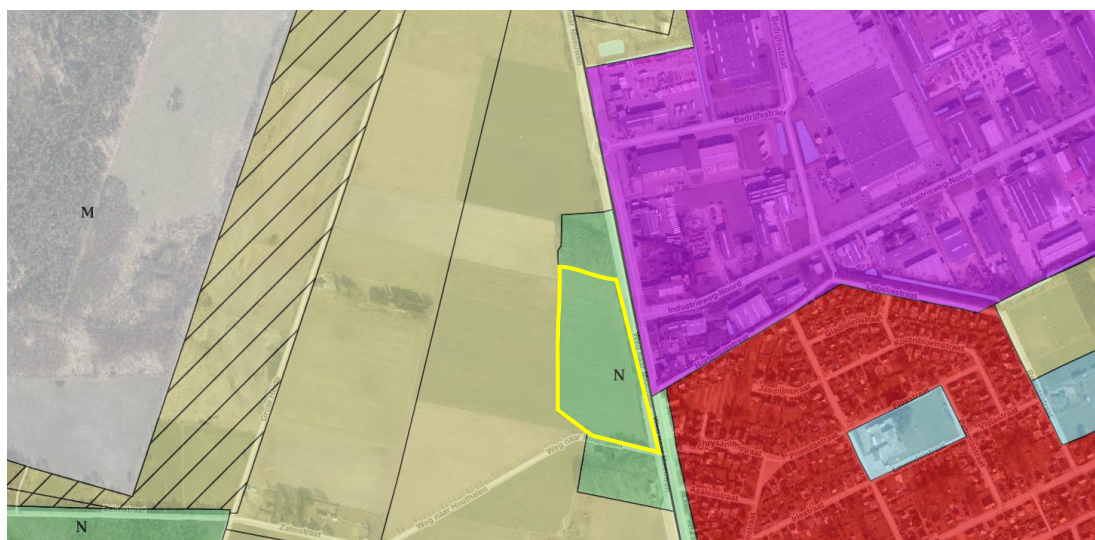
Het is de bedoeling om compensatiemaatregelen te nemen en op een andere plaats binnen de regio herbestemming(en) te doen om de ruimtebalans te herstellen.

De provincie wil als initiatiefnemer van dit RUP ernaar streven om binnen het planproces van dit RUP het HAG te compenseren. Hiervoor werd in een eerste stap aan de toenmalige gemeenten Meeuwen-Gruitrode en Opglabbeek bevestigd. Na een interne screening bleken er geen zonevreemde landbouwgronden in woonuitbreidingsgebieden te zijn die in aanmerking te komen voor herbestemming.

Vervolgens werd onderzoek gedaan naar zonevreemde landbouwgebieden in andere bestemmingen. Op 09/11/2019 en 08/01/2019 werden enkele mogelijke locaties besproken met de betrokken actoren. Uiteindelijk kwam een gebied van ca.5ha ten westen van het industrieterrein Opglabbeek in aanmerking voor herbestemming naar landbouwgebied. Deze percelen zijn vandaag gelegen in natuurgebied en maken deel uit van het open landbouwgebied ten westen van de Weg naar Meeuwen.

De afbakening is gebaseerd op de perceelsgrenzen. Het deel van het natuurgebied dat overlapt met de openbare weg, wordt niet herbestemd. Het deel van het natuurgebied ten zuiden van de Weg naar Houthalen, is gelegen in een niet-vervallen verkaveling. Dit deel van het natuurgebied wordt daarom niet mee herbestemd naar landbouwgebied.

Dit compenseert de aansnijding door uitbreiding van Weltjens Transport NV en een deel ook van de aansnijding voor Scania Parts Logistics. Door de bedrijven te bundelen en te behouden in aansluiting met bestaand industrieterrein wordt verdere verspreiding van regionale bedrijven vermeden.



Figuur 44 Situering compensatiegebied HAG

Slechts een deel van de aansnijding HAG wordt gecompenseerd met dit RUP. In kader van complex project 'Donderslag' wordt bekeken hoe de landbouwstructuren binnen de AGNAS-visie aangrenzend aan het CP-gebied kunnen worden versterkt.

11 Beschrijving plangebied en omgeving

11.1 Definiëring begrippen 'plangebied' en 'studiegebied'

Plangebied

Onder de term plangebied verstaat men het voorgenomen plangebied of het gebied dat in eerste instantie aan een milieueffectenonderzoek wordt onderworpen, meer bepaald het voorgenomen plan dat herbestemd wordt.

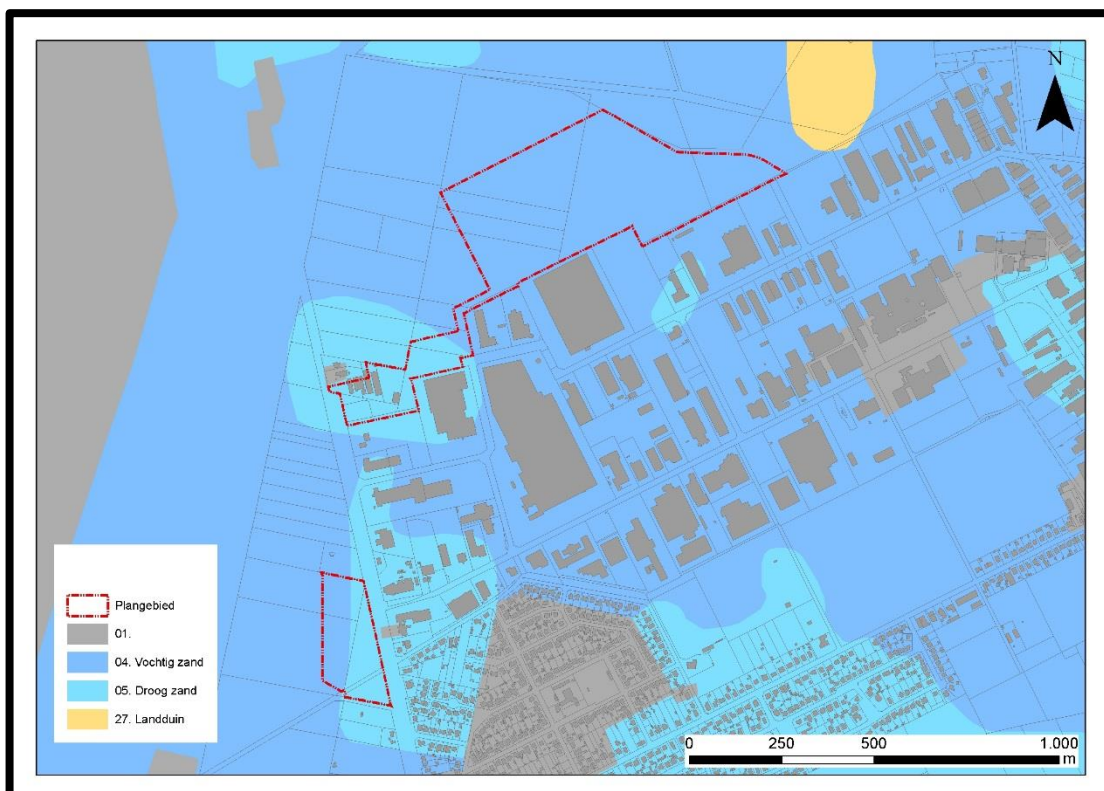
Studiegebied

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

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

11.2 Bodem

Op basis van de **Bodemkaart** kan er afgeleid worden dat de ondergrond ter hoogte van het plangebied (bruine podzol achtige bodems) en vochtige zandbodems met duidelijke humus en/of ijzer B horizont (podzol) kent.



Figuur 45 Bodemkaart

Volgens een boring uit 2005, uitgevoerd langs de oostelijke rand van het plangebied, blijkt dat de **ondergrond** tot een diepte van minstens 20 m bestaat uit Quartaire afzettingen (Bron: DOV/Bodemverkenner).

Binnen het plangebied zijn geen **bodemonderzoeken** gekend bij OVAM. Ter hoogte van het bedrijventerrein Opglabbeek Noord zijn verschillende bodemonderzoeken gekend en werden een aantal saneringsprojecten afgerond.



Figuur 46 Bodemonderzoeken (Bron: OVAM, geraadpleegd op 18/04/2019)

Volgens de watertoetskaart **erosiegevoeligheid** is het plangebied niet aangeduid als zijnde erosiegevoelig. Beperkte zones ter hoogte van het bestaande bedrijventerrein zijn dit wel.



Figuur 47 Watertoetskaart erosiegevoeligheid

11.3 Water

Grondwater

De **grondwaterkwetsbaarheidskaart** geeft de risicograad aan van verontreiniging van het grondwater in de bovenste waterlaag door stoffen die van op de bodem in de grond dringen. Hiermee wordt de bovenste laag bedoeld waaruit eventueel op commerciële wijze water kan onttrokken worden. De drie belangrijkste factoren die de kwetsbaarheid kunnen bepalen zijn: de doorlaatbaarheid van de watervoerende laag, de dikte/doorlaatbaarheid van de deklaag en de dikte van de onverzadigde zone.

Het plangebied bevindt zich volledig in een zone die als zeer kwetsbaar (Ca1) wordt aangeduid. Tabel 2 toont de eigenschappen van de kwetsbaarheidsklasse Ca1, welke van toepassing is voor het plangebied.

Tabel 2 Kwetsbaarheidsklasse Ca1

	Ca1
Deklaag	
Kwetsbaarheidsschaal	=< 5m en/of zandig
Onverzadigde zone	=< 10m
Watervoerende laag	Zand

Er bevinden zich geen **grondwaterbeschermingszones** in of nabij het plangebied. Ca. 70 m ten westen van het plangebied voor het bedrijf Weltjens Transport nv, is een **vergunde grondwaterwinning** gelegen. Het betreft een winning op een diepte van 47 m, in de aquifer Zand van Bolderberg. De winning heeft een vergund dag- en jaardebiet van respectievelijk 10 m³ en 3.500 m³. Verder zijn nog

verschillende vergunde winningen gelegen op het bedrijventerrein, maar op een afstand van minstens 450 m van het plangebied.

Het plangebied is volgens de **grondwaterstromingsgevoeligheidskaart** gelegen in een zone die aangeduid wordt als matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).

Volgens de watertoetskaart **infiltratiegevoeligheid**, is het plangebied en omgeving gelegen in infiltratiegevoelig gebied.

Oppervlaktewater

Het plangebied is gelegen in het Maasbekken, en meer bepaald in het deelbekken Noordoost-Limburg. In het stroomgebiedbeheerplan Maas 2016-2021 werden geen acties opgenomen die relevant zijn voor het plangebied.

In of nabij het plangebied zijn geen **waterlopen** aanwezig.

Ten westen van het deelplan 1, langsheen de Weg naar Meeuwen, is effectief **overstromingsgevoelig gebied** gelegen volgens de watertoetskaart overstromingsgevoeligheid. Deze zone is tevens aangeduid als recent overstromd gebied. Binnen de boszone ten noorden van het plangebied zijn twee zones ingekleurd als potentieel overstromingsgevoelig gebied.

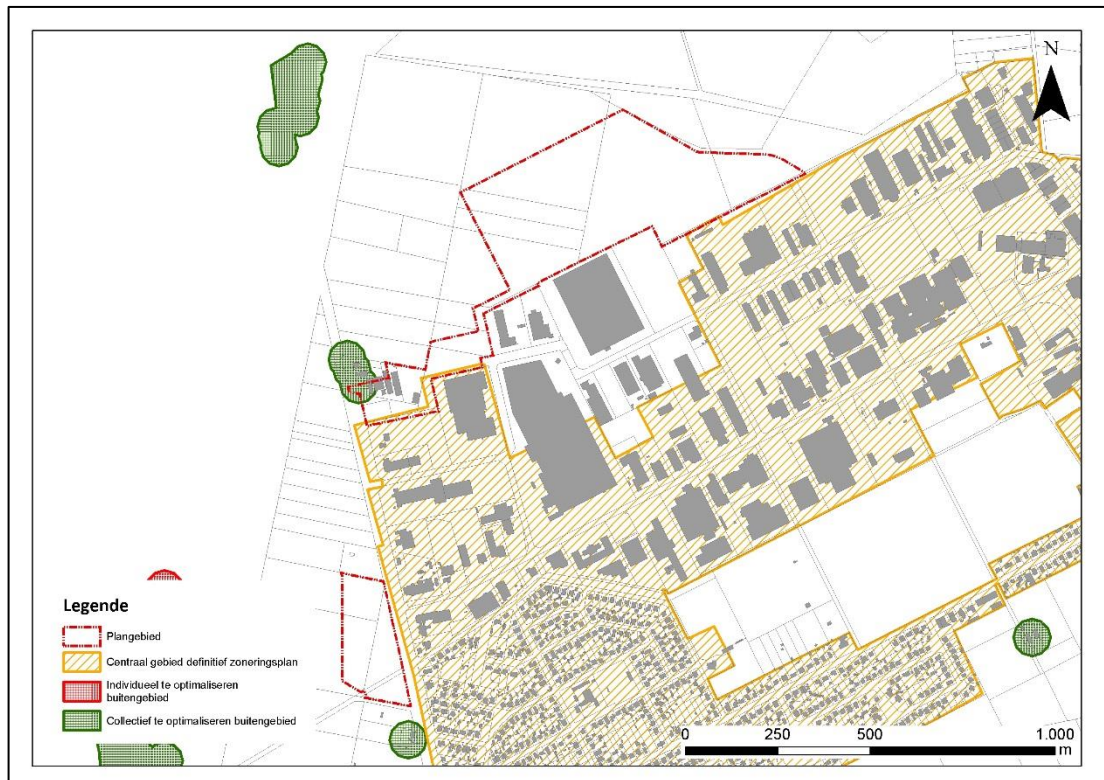
In of nabij het plangebied zijn geen **signaalgebieden** gelegen.



Figuur 48 Situatie m.b.t. overstromingen

Afvalwater

Het plangebied behoort tot het zuiveringsgebied van Neeroeteren. Enkel dat deel van het plangebied dat grenst aan Weltjens Transport nv is gedeeltelijk gelegen binnen centraal gebied en ligt op de rand van collectief te optimaliseren buffergebied. De overige zones zijn niet ingekleurd op het zoneringsplan, maar wel nabij centraal gebied gelegen.



Figuur 49 Zoneringsplan en zuiveringsgebieden

11.4 *Biodiversiteit*

Binnen het plangebied zijn geen **beschermde gebieden** gelegen. Grenzend aan deelplan 1 in het oosten zijn het VEN-gebied 'De Ruiterskuilen-Oudsberg-Solterheide' en het habitatrictlijngebied 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' gelegen.

Op ca. 500 m ten westen van deelplan 1 is het vogelrichtlijngebied 'Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer' en het VEN-gebied 'De Abeek' gelegen.

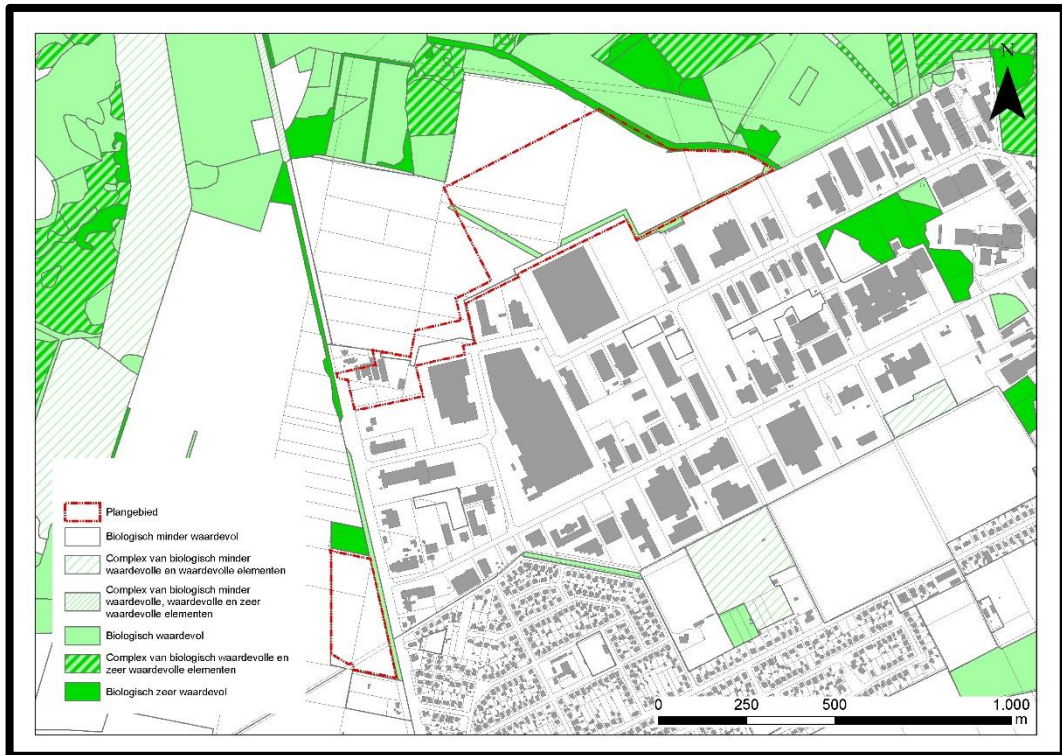


Figuur 50 Natura 2000 en VEN-gebieden

Volgens de **biologische waarderingskaart** (versie 2016) is het plangebied in hoofdzaak aangeduid als biologisch minder waardevol door de aanwezigheid van akkers op zandige bodems en industriële bebouwing. Lokaal, binnen de uitbreidingszone van Scania, komen waardevolle elementen voor, zoals een houtkant met dominantie van Amerikaanse vogelkers en verruigd grasland met struik- of boomopslag.

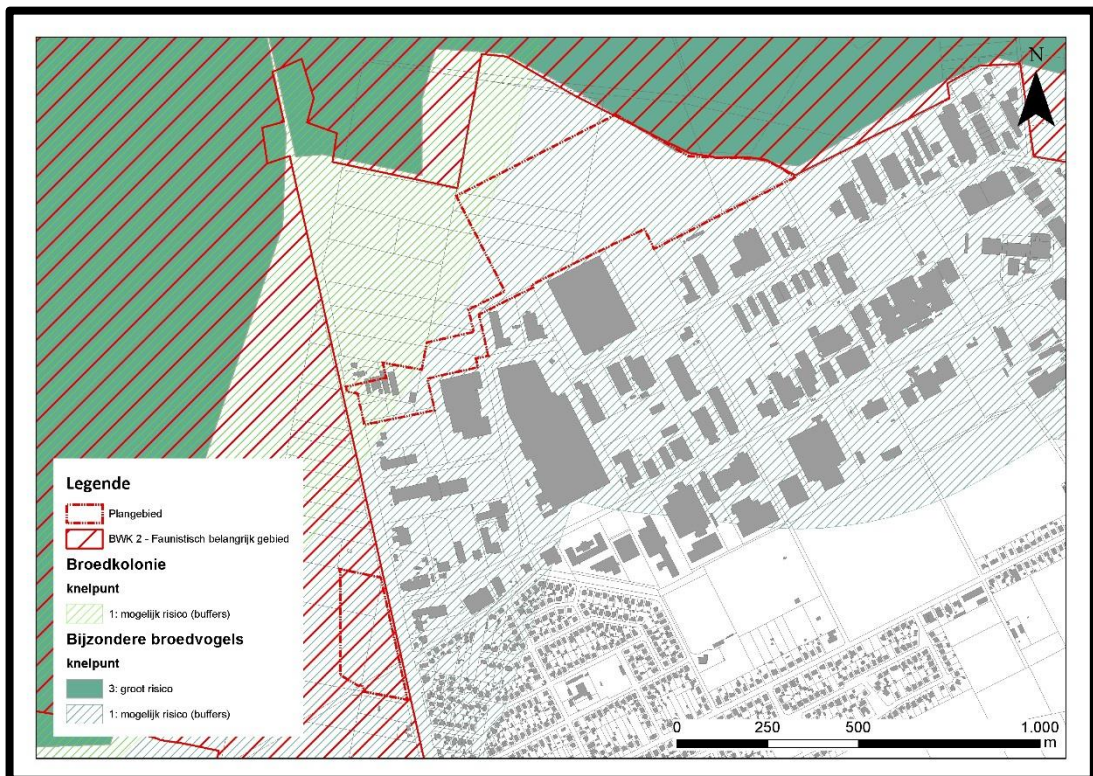
De omgeving van het plangebied, met name deze van deelplan 1, en dan voornamelijk de zones die tevens aangeduid werden als een beschermd gebied, zijn volgens de biologische waarderingskaart aangeduid als biologisch waardevol tot zeer waardevol. Verschillende van deze habitats zijn tevens aangeduid als habitatwaardige vegetaties.

Deelplan 2 werd tevens aangeduid als faunistisch belangrijk gebied, deelplan 1 niet.



Figuur 51 Biologische waarderingskaart (versie 2016)

Volgens de vogelatlas (2015) grenst deelplan 1 aan een zone met groot risico voor bijzondere broedvogels (Nachtzwaluw en Boomleeuwerik in het gebied Opglabbeek omgeving en Zomertaling, Grauwe Kiekendief, Tapuit, Nachtzwaluw en Boomleeuwerik in het gebied Militair domein Meeuwen-Helchteren) en ligt de uitbreidingszone van Weltjens in de bufferzone met mogelijk risico voor broedkolonies (kokmeeuw).



Figuur 52 Faunistisch waardevol gebied en Vogelatlas

11.5 *Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie*

Op macroschaal bevindt het plangebied zich binnen het **traditioneel landschap** 'Limburgs heide- en bosgebied', een subeenheid van het Kempens Plateau. De structuur kenmerkt zich door een vlakke tot golvende topografie, versneden door valleien, uitgestrekte compartimenten van heide, bos, bewoning en industrie.

Op microschaal wordt de **landschapstructuur** gekenmerkt door volgende elementen:

- Industriezones
- Naaldbossen
- Landduinen
- Interstedelijke hoofdwegen
- Hoogspanningslijnen

Het **landschapsbeeld** ter hoogte van het plangebied wordt enerzijds gedomineerd door positieve beeld dragers zoals bosgebieden en akkers; en anderzijds door eerder negatieve beeld dragers zoals het bestaande bedrijventerrein en de aanwezige hoogspanningslijn.

Volgens het Geoportaal Onroerend Erfgoed zijn geen **erfgoedwaarden** gelegen binnen het plangebied. Ook in de directe omgeving zijn geen erfgoedwaarden gelegen.

Ca. 400 m ten westen van het plangebied voor de uitbreiding van het bedrijf Weltjens Transport nv is het vastgesteld relict uit de landschapsatlas 'Heide, vennen en bovenloop van de Abeek' gelegen. Meer dan een kilometer ten zuiden van het plangebied is het relict 'Mijnsite Waterschei, Klaverberg en Heiderbos' uit de wetenschappelijke inventaris van het landschappelijk erfgoed gelegen.



Figuur 53 Erfgoedwaarden (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed, geraadpleegd op 30/05/2018)

De Centraal Archeologische Inventaris⁵ maakt melding van verschillende **archeologische vindplaatsen** ter hoogte van het deelplan 'Uitbreiding bedrijven Scania Parts Logistics en Weltjens Transport NV':

- 52033: Grote Heide – litisch materiaal - Steentijd
- 50242: Grote Heide – litisch materiaal - Steentijd
- 52032: Industrierrein – litisch materiaal - Steentijd
- 163579: Grote Heide (Y-32) – vliegveld – Nieuwste Tijd

Ca. 1 km ten noordwesten van het plangebied is de archeologische zone 'Steentijdsites In Den Damp' afgebakend.

Wat betreft het archeologische erfgoed dient er niet enkel rekening te worden gehouden met de gekende vindplaatsen. Deze vertegenwoordigen namelijk slechts een fractie van de totale hoeveelheid erfgoed die in de bodem aanwezig is.



Figuur 54 Archeologie (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed en CAI)

11.6 Mens

De relevante **bestemmingsplannen** en RUP's ter hoogte van het plangebied werden reeds besproken in hoofdstuk § 7. Een **situering** en beschrijving van de bedrijven en het functioneren van de omgeving wordt beschreven in hoofdstukken §2, §3 en §5.

De voornaamste functie binnen het plangebied is momenteel **landbouw**, zowel in het deelplan 'Uitbreiding bedrijven Scania Parts Logistics en Weltjens Transport NV' als in het deelplan 'Compensatiegebied aansnijding herbevestigd agrarisch gebied'. Het plangebied is gelegen binnen het

⁵ De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder onderzoek vastgesteld te worden.

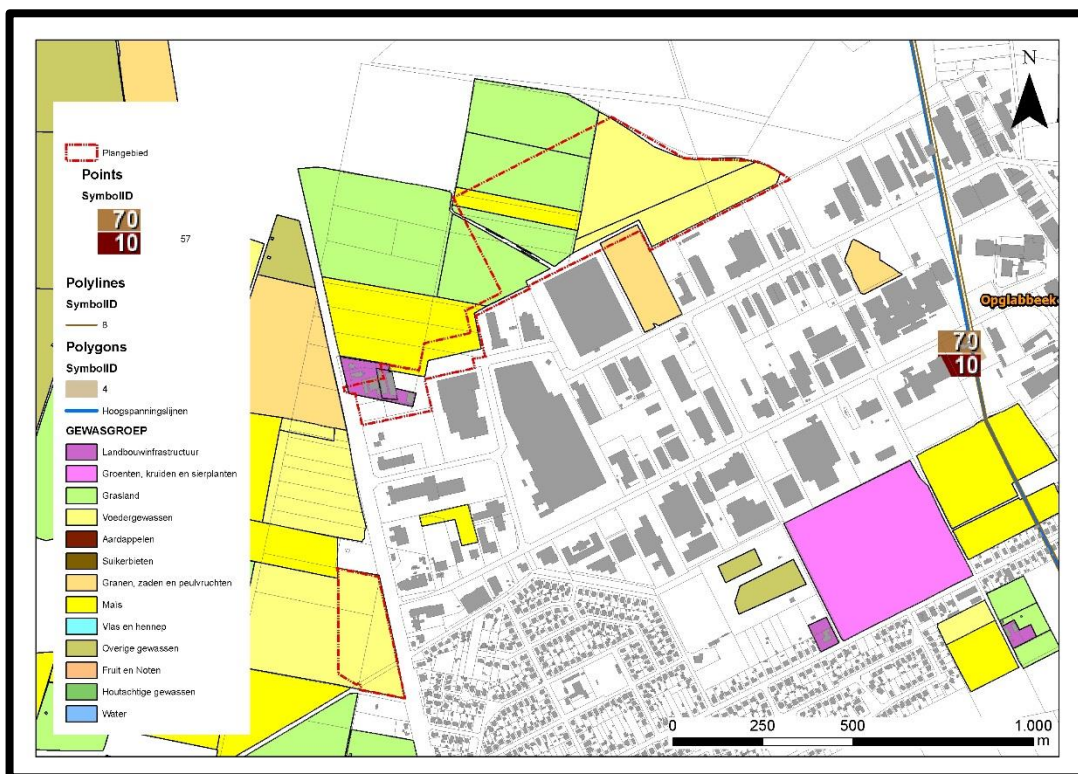
herbevestigd agrarisch gebied (HAG) 'Limburgse Kempen en Maasland' en bestaat nagenoeg volledig uit landbouwpercelen in uitbating (situatie 2017).

Ten zuiden en grenzend aan deelplan 1 is het **bedrijventerrein** Opglabbeek Noord gelegen. De bedrijven die wensen uit te breiden, en waardoor deze startnota opgemaakt wordt, zijn gelegen op dit bedrijventerrein.

Zo'n 500 m ten noordwesten en ten zuiden van het deelplan 1 zijn **woningen** gelegen. De woningen hebben echter geen (visuele) link met het plangebied door de aanwezige barrières zoals bestaande bedrijven en opgaande vegetatie.

Binnen de wijk Nieuwe Kempen, de woonwijk ten zuiden van het deelplan 1 en ten oosten van deelplan 2, zijn **kwetsbare functies** zoals scholen en kinderopvang aanwezig (op ca. 1 km van het deelplan 1 en op ca.50m van deelplan 2.).

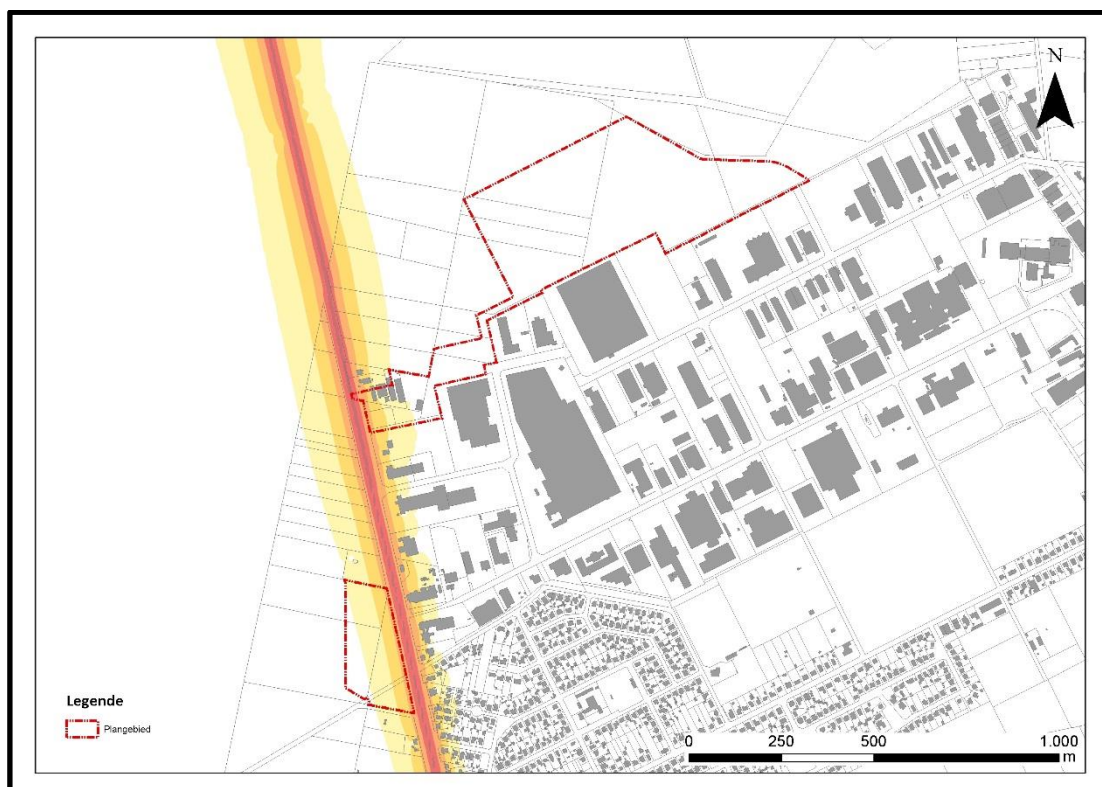
Ca. 400 m ten oosten van deelplan 1 en op ca. 1,8km van deelplan 2 is een bovengrondse **hoogspanningslijn** van 70 kV aanwezig.



Figuur 55 HAG, Landbouwgebruikspcelen (ALV, 2017) en hoogspanningslijnen

Aan de hand van beschikbare **geluidskarten** (Bron: LNE) wordt het omgevingsgeluid in of nabij het plangebied onderzocht. Binnen het plangebied zijn geen relevante geluidscontouren afkomstig van spoorverkeer of luchtverkeer gelegen. Een gedeelte van het plangebied, namelijk het westelijke deel van deelplan 1 en oostelijk deel van deelplan 2, is gelegen binnen de invloedzone van het wegverkeer op de Weg naar Zwartberg (N76). Het betreft geluidniveaus van 55-64 dB(A) overdag en 50-54 dB(A) 's nachts.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat op de geluidskarten t.g.v. wegverkeer enkel de wegen vervat zitten waarop meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar voorkomen.



Figuur 56 Geluidshinder vanwege wegverkeer nabij het plangebied (Lden, 2016)

Voor een beschrijving van de **luchtkwaliteit** werd beroep gedaan op de luchtkwaliteitskaarten van de VMM (jaargemiddelde 2016). Uit onderstaande tabel blijkt dat voor alle parameters de waarden ruimschoots voldoen aan de norm.

Tabel 3 Luchtkwaliteit 2016 (Bron: Luchtkwaliteitskaarten VMM)

	PM_{2,5} (jaargemiddelde)	PM₁₀ (jaargemiddelde)	NO₂ (jaargemiddelde)
Grenswaarde	25 µg/m ³ (20 µg/m ³ in 2020)	40 µg/m ³	40 µg/m ³
Plangebied	11-12 µg/m ³	11-20 µg/m ³	11-15 µg/m ³



Figuur 57 Jaargemiddelde concentratie NO₂ (Bron: VMM, 2016)

12 *Scoping*

In dit hoofdstuk wordt onderzocht welke effectgroepen mogelijk aanzienlijk zijn en dus in het MER bestudeerd moeten worden. De plan-MER (conceptversie) is terug te vinden in bijlage.

In voorgaande versies van de start- of procesnota was sprake van een toetsing van de milieueffecten aan twee referentiesituaties (één met en één zonder voorafgaandelijke ontginning van het plangebied voor de uitbreidingszone van Scania). In de zitting van 20 maart 2019 werd door de Deputatie beslist om het planningsproces verder te zetten zonder referentiescenario 'voorafgaandelijke ontginning' en enkel als een uitbreiding van het bedrijventerrein Opglabbeek in functie van de bedrijven Scania en Weltjens. De paragrafen rond voorafgaandelijke landschapsontwikkeling met delfstofwinning werden aldus geschrapt.

Naar aanleiding van de adviezen van Departement Omgeving en Team Mer op de plenaire vergadering, wordt de referentiesituatie met voorafgaandelijk landschapsontwikkeling met delfstofwinning echter opnieuw opgenomen (zie verder, §12.2).

12.1 *Scoping in functie van de milieubeoordeling*

Wijzigingen ten aanzien van de referentiesituatie(s) zijn te verwachten gezien de aard van het voorgenomen plan: uitbreiding van bestaande bedrijven in agrarisch gebied, compensatie voor het aansnijden van agrarisch gebied en het voorzien van groenbuffers.

In paragraaf § 12.4 wordt onderzocht welke mogelijke effectgroepen relevant zijn en wordt aangegeven welke effectgroepen en/of disciplines verder onderzocht zullen worden in het MER. Verder wordt ook aangegeven op welke manier het verder onderzoek aan bod zal komen.

In het MER zal een maximale plancontour onderzocht worden. Het is steeds mogelijk dat in het PRUP een kleinere contour wordt genomen, naar aanleiding van bijkomende inzichten, een gewijzigde ruimtevraag, ...

12.2 *Referentiesituatie voor milieubeoordeling*

De referentiesituatie voor de milieubeoordeling kan enerzijds de feitelijke toestand van het plangebied betreffen en anderzijds de (huidige) juridisch planologische toestand.

Aangezien de feitelijke toestand en de (huidige) juridisch planologische toestand voor deelplan 1 van dit PRUP gelijkaardig zijn:

- Feitelijk gebruik: landbouw
- Juridisch-planologisch: op gewestplan is het deelplan aangeduid als agrarisch gebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied

zal de milieubeoordeling gebeuren ten aanzien van dit feitelijk gebruik/juridisch-planologisch gebruik waarvoor één omschrijving volstaat.

Voor deelplan 2 is een verschil op te merken:

- Feitelijk gebruik: landbouw
- Juridisch-planologisch: op het gewestplan is het deelplan aangeduid als natuurgebied

Voor dit deelplan zullen potentiële effecten getoetst worden aan de meest kwetsbare referentiesituatie, namelijk de juridisch-planologische bestemming natuurgebied.

Voor deelplan 1 zal de uitbreiding van Scania Parts Logistics (Art.1, deelzone A), naast de feitelijk-planologische referentiesituatie, ook getoetst worden aan een hypothetisch-theoretische referentiesituatie. Het Departement Omgeving is namelijk gestart met een complex project rond een integraal landschapsontwikkelingsproject via delfstoffenwinning. De uitbreidingszone van Scania valt binnen het onderzoeksgebied van dit complex project, dat zich nagenoeg uitstrekt tot Plokrooi

(onderzoeksfase). Eventuele ontginning voorafgaand aan de uitbreiding van de bedrijven bevindt zich echter nog in de verkenningsfase en er ligt nog niet vast van hoe dit project eruit zal zien, waardoor deze situatie zal meegenomen worden als een theoretische referentiesituatie. Deze theoretische referentiesituatie betreft de situatie zoals die er uit zou zien nadat het gebied ontgonnen zou zijn op basis van een toekomstig gewestelijk RUP. Meer concreet betreft die tweede referentiesituatie de situatie waarbij er reeds een 'afgraving in den droge' is geweest waarbij het gebied na die afgraving deels terug opgevuld werd tot een diepte tussen -2m en -6m onder het huidige maaiveld.

Een deel van het voorgenomen plan, zijnde de uitbreiding van Scania (deelplan 1, deelzone A), zal dus getoetst worden aan twee referentiesituaties:

- Referentiesituatie 1: agrarisch gebied (zowel planologisch als feitelijk)
- Referentiesituatie 2: bouwrijp gemaakt terrein na beëindigde droge ontginning waarbij het terrein genivelleerd en opgevuld werd tot een diepte tussen -2m en -6m onder het huidige maaiveld

De ontginning zelf behoort **niet** tot de scope van dit plan en dus ook niet tot de bijhorende milieubeoordeling. Uiteraard kunnen de omgevingskarakteristieken in de referentiesituatie 2 als gevolg van de afgewerkte ontginning verschillen t.o.v. deze uit de referentiesituatie 1.

12.3 **Relevante cumulatieve ontwikkelingen**

In het gebied ten noorden van het industriegebied en ten westen van de hoogspanningsleiding wordt door de Vlaamse Overheid een mogelijke ontginning onderzocht. Dit wil men doen a.d.h.v. een complex project. Het Complex Project is vorig jaar gestart en bevindt zich nog in de verkenningsfase zie §8.2. Het MER houdt rekening met dit project door toetsing van het planvoornemen aan een tweede, theoretische referentiesituatie (zie § 12.2).

12.4 **Eerste beoordeling en onderzoeksmethodiek per discipline**

12.4.1 **Grensoverschrijdende effecten**

Het plangebied bevindt zich op ca. 16 km van de meest nabij gelegen lands- en gewestgrens. Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen grensoverschrijdende effecten verwacht.

12.4.2 **Bodem**

12.4.2.1 **Eerste beoordeling deelplan 1**

Bodemverstoring

Het plan voorziet in de mogelijkheid tot vergraving of graafwerkzaamheden en een wijziging van de verharding in functie van de uitbreiding van de bedrijven Scania en Weltjens Transport nv en de aanleg van de groenbuffer. De aanwezige bodemprofielen worden als kwetsbaar voor verstoring beschouwd. Gezien geen ondergrondse constructies voorzien worden, zal de verstoring zich beperken tot de diepte van de funderingen.

Het plangebied is momenteel in agrarisch gebruik, waardoor redelijkerwijze verwacht kan worden dat de toplaag reeds verstoord werd door het landbouwgebruik. Tot slot zijn in de omgeving nog grote oppervlakten van gelijkaardige bodemprofielen gelegen, zodat de context niet wordt aangetast. De impact ten aanzien van de effectgroep bodemverstoring wordt beperkt negatief ingeschat (score -1).

De effectgroep bodemverstoring werd reeds in beeld gebracht, en dient niet nader onderzocht te worden voor beide referentiesituaties.

Diepere ondergrond

Gezien geen ondergrondse constructies voorzien worden (met uitzondering van een eventuele technische ruimte), zal de verstoring zich beperken tot de diepte van de funderingen en deze technische ruimte. Gezien de dikte van de quartaire lagen (ca. 20 m), zal het planvoornemen niet ingrijpen op de diepere ondergrond.

Verschillende bodemmaterialen hebben een economische functie en kunnen dus omschreven worden als een natuurlijke rijkdom. Bij het onbereikbaar worden door bodemafdichting verkleint de beschikbare voorraad van deze producten. Door het bedekken van het bodemoppervlak ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein ter hoogte van Scania, worden de voorraden (minstens voor lange tijd) afgedekt. Om te kunnen ontginnen moet vanzelfsprekend de verharding eerst terug opgebroken worden, maar de natuurlijke rijkdom en de beschikbare voorraad wordt door het planvoornemen in sé niet aangetast. Dit wordt verder besproken in de discipline mens – ruimtelijke aspecten, en is enkel relevant voor referentiesituatie 1 en niet voor referentiesituatie 2 aangezien in die situatie de gronden al ontgonnen zijn.

Verharding

De uitvoering van het planvoornemen gaat gepaard met bijkomende verharding. Mogelijke effecten hiervan hebben vooral betrekking op grondwater (wijziging infiltratie en run off) en oppervlaktewater (mogelijk bijkomend risico op overstromingen) en worden bijgevolg besproken onder de discipline Water.

Wijziging bodemgebruik en bodemgeschiktheid

Door het bedekken van het bodemoppervlak, ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein ter hoogte van Scania, verdwijnt (minstens voor lange tijd) de mogelijkheid om het gebied te ontginnen. Volgens het richtlijnenboek Bodem kan een afgedekte bodem niet ontgonnen worden als grondstof. Om te kunnen ontginnen moet vanzelfsprekend de verharding eerst terug opgebroken worden, maar de latere ontginningspotentie blijft wel degelijk bestaan. Dit wordt verder besproken in de discipline mens – ruimtelijke aspecten, en is enkel relevant voor referentiesituatie 1.

Bodemkwaliteit(srisico's)

Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten gezien de vooropgestelde bestemming voor bedrijvigheid. De geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarema) dient sowieso gevolgd te worden bij bouwwerkzaamheden en bij nieuwe inrichtingen. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA. Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden voor beide referentiesituaties.

Bodemstabiliteit en erosie

Rekening houdend met het gegeven dat er in en nabij het plangebied nauwelijks gronden gevoelig voor erosie of grondverschuiving voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden. Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden voor beide referentiesituaties.

Erfgoedwaarde

In of nabij het plangebied zijn geen waardevolle bodems (bodemkundig erfgoed) gelegen. Er worden dus geen significante effecten verwacht (0) en deze effectgroep zal bijgevolg niet verder meegenomen worden voor beide referentiesituaties.

12.4.2.2 Eerste beoordeling deelplan 2

Ten gevolge van het planvoornemen is vergraving van de bodemtoplaag mogelijk. Gezien de beperkte verstoringsdiepte (ploegdiepte), de grote oppervlakten van gelijkaardige bodemprofielen in de omgeving en het feit dat geen bodemkundig erfgoed aanwezig is, wordt de impact ten aanzien van de effectgroep bodemverstoring hooguit beperkt negatief ingeschat (score -1).

Rekening houdend met het gegeven dat er in en nabij het plangebied nauwelijks gronden gevoelig voor erosie of grondverschuiving voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden. Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden.

Het planvoornemen gaat niet gepaard met bijkomende verharding, het gebied wordt namelijk expliciet bestemd als bouwvrij agrarisch gebied.

In vergelijking met natuurgebied betekent een herbestemming naar agrarisch gebied dat er mogelijk meer uitloging (door bemesting) is. Er zal echter voldaan worden aan de geldende regelgeving en normen. Bovendien zal de uitloging gelijkaardig zijn aan deze in de omringende percelen. Bovendien wordt het deelplan begrensd door landbouwgebied en wegenis, waardoor het bijkomende effect als verwaarloosbaar beschouwd kan worden ten aanzien van de bodemkwaliteit (score 0).

12.4.2.3 Nader te onderzoeken

De effecten werden in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig ten aanzien van de referentiesituatie(s). Er is geen nader onderzoek meer nodig voor beide deelplannen en de discipline bodem zal niet verder opgenomen worden.

12.4.3 Water

12.4.3.1 Eerste beoordeling deelplan 1

Door uitvoering van het voorgenomen plan zal een aanzienlijke oppervlakte bijkomend verhard worden, met potentieel effecten op het watersysteem (zowel grond- als oppervlaktewater). Daarnaast zal door de geplande uitbreiding ook de situatie met betrekking tot afvalwater mogelijks wijzigingen. Tot slot dient de discipline water ook alle aspecten om de watertoets uit te voeren te bevatten. Er wordt daarom gekozen om de discipline water volledig te behandelen binnen het MER. Effecten worden beoordeeld ten aanzien van beide referentiesituaties.

Volgende specifieke aandachtspunten worden alvast meegegeven:

- Richtlijnen waterbeheer van de dienst waterbeleid moeten opgevolgd worden

Er moet een grondonderzoek en daarbij aansluitend infiltratieproeven worden uitgevoerd op de locaties waar men regenwater wenst op te vangen om de infiltratiecapaciteit van de bodem en afgeleid daarvan de dimensionering van het infiltratiebekken(s) te kunnen bepalen. Tevens moet een inschatting gemaakt worden van de hoogste grondwaterstand. De dekking tussen de bodem van de infiltratievoorziening en de grondwatertafel moet minimaal 30 cm bedragen. Te verwachten is echter dat de bodemgesteldheid hier matig geschikt is om het regenwater van de verharding te laten bezinken door het voorkomen van kleilagen in de ondergrond. In dat geval moet bij de ontwikkeling (aanleg nieuwe verharding en bebouwing) er van uitgegaan worden dat de buffering van het hemelwater kan leeglopen d.m.v. vertraagde afvoer, en dat deze globaal wordt uitgebouwd voor de totale aangesloten verharde oppervlakte.

Tevens moet een inschatting gemaakt worden van de hoogste grondwaterstand. De dekking tussen de bodem van de infiltratievoorziening en de grondwatertafel moet minimaal 30 cm bedragen.

Bij het uitvoeren van infiltratiemaatregelen moet voor nieuwe structuren steeds gekozen worden voor open waterstructuren zoals grachten of vijvers (wadi's). Deze ruimtes moeten dienen voor de compensatie van de verharde oppervlakte van de wegenis, gebouwen en andere verhardingen. Dit kan in de vorm van een open gracht aan de rand van het perceel of een open bekken.

De zate van eventuele nieuwe wegen moet worden verbreed zodat een grachtensysteem kan voorzien worden. Er moet uitgegaan worden van het principe dat langs elke nieuwe weg een komvormige infiltratieberm wordt aangelegd voor de infiltratie van hemelwater. Bestaande grachten moeten behouden worden.

Ook de bestaande wegenis, gebouwen en andere verhardingen moet afwateren naar de aan te leggen open infiltratievoorziening. De dimensionering ervan moet aangepast worden aan de totaal aangesloten verharde oppervlakte. Hieraan kan enkel voorbijgegaan worden indien aan de hand van een haalbaarheidsstudie blijkt dat afkoppelen van de bestaande verharding niet mogelijk is.

Er moet in de te verwachten bouwvergunning(en) een dwarsprofiel van het infiltratie/bufferbekken bijgebracht worden met het niveau van de inloop en eventuele overloop. Het volume dat voor buffering instaat is het volume onder de overloop.

- De aanwezigheid van een buffergracht rondom het industrieterrein en binnen de uitbreidingszone. Het voorkomen van kleilenzen in de ondergrond door de heterogene bodemopbouw. Dit zal onderzocht worden in het MER om de keuze te kunnen maken tussen infiltratie of vertraagde afvoer.

12.4.3.2 Eerste beoordeling deelplan 2

Ten aanzien van de juridische referentiesituatie (natuurgebied) zijn er geen wijzigingen op vlak van verhardingsgraad, afwatering of structuurkwaliteit te verwachten. In vergelijking met een natuurgebied betekent een herbestemming naar bouwvrij agrarisch gebied dat er mogelijk meer uitloging (door bemesting) is. Er zal echter voldaan worden aan de geldende regelgeving en normen en de uitloging is gelijkaardig aan deze in de omringende percelen. Bovendien wordt het deelplan begrensd door landbouwgebied en wegenis, waardoor het bijkomende effect als verwaarloosbaar beschouwd kan worden.

12.4.3.3 Nader te onderzoeken

De effecten van deelplan 2 werden in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Er is geen nader onderzoek meer nodig, waardoor dit deelplan niet verder opgenomen zal worden.

Volgende aspecten moeten nader onderzocht worden voor deelplan 1, ten aanzien van beide referentiesituaties:

- Effecten op de grondwaterhuishouding en –stromen;
- Effecten op de oppervlaktewaterhuishouding;
- Effecten op de structuurkwaliteit;
- Effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit;
- Effecten ten gevolge van lozing van afvalwater.

Tabel 4 Beoordelingscriteria discipline water (deelplan 1)

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Wijziging grondwater-Kwantiteit en huishouding	Wijziging in infiltratie: Verwachte significante daling / stijging van grondwaterstand	Vergelijking met bestaande verharde oppervlakten en zones met mogelijkheid tot infiltratie.	Kwalitatieve beschrijving o.b.v. mogelijk te verwachten wijziging infiltratiemogelijkheden en verharde oppervlakte (grootteorde-op planniveau liggen de oppervlaktes immers nog niet vast) en aftoetsing voldoende ruimte voor voorzieningen m.b.t. infiltratie & hemelwateropvang. Het effect is significant indien de infiltratie zodanig wijzigt dat er geen

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
	Invloed op grondwaterstroming Verstoren ondergrondse grondwaterstroming	Geologische gelaagdheid, diepte bouwputten en diepte grondwater o.b.v. beschikbare desktopinformatie	oplossingen binnen het terrein mogelijk zijn of dat de bodemvochtregime/toestand zodanig beïnvloed wordt, waardoor ingrijpende effecten op bodemstructuur en flora ontstaan. Kwetsbaarheidsbenadering: een significant effect treedt op wanneer grondwaterstromen mogelijks worden afgesneden of opstuwing/verlaging een relevante invloed uitoefenen op gebouwen of vegetatie/fauna.
Wijziging grondwater kwaliteit	Gedrag en ruimtegebruik	Op basis van lokalisatie van mogelijks verontreinigde bodems, uitgaande van uitgevoerde bodemonderzoeken (cf. bodem).	Kwalitatieve bespreking.
Wijziging oppervlaktewater-kwantiteit en – huishouding	Wijziging aanvoer waterloop ten gevolge van run-off Wijziging overstromingsregime	Op basis van gewijzigde situatie run-off/gewijzigde infiltratiemogelijkheden (verharde oppervlakten, gebouwen & constructies, ophogingen en infiltratiekenmerken bodem); Kwalitatieve beschrijving via kwetsbaarheden die worden afgeleid van de desktopinformatie. Kwalitatieve beschrijving aangevuld met een voorbeeld gekwantificeerd voor een mogelijk project Wijziging inname van ruimte voor overstromingswater.	Effecten zijn significant wanneer t.g.v. de wijziging van de waterkwantiteit overstromingsgevoeligheid wijzigt dus in relatie met de capaciteit van de waterlopen en de bestaande risicowaterlopen voor overstromen. Effecten zijn significant afhankelijk van de waterloop waarin zal worden geloosd – in relatie tot de overstromingsgevoeligheid. Effect is significant wanneer bergingsruimte (volume en oppervlakte) wordt ingenomen zonder oplossing
Wijziging structuur-kwaliteit	Permanente invloed op structuurkwaliteit	Op basis van lokalisatie van waterloopzones met waardevolle structuurkwaliteit	Effecten zijn significant als waardevolle structuur van de waterlopen kan wijzigen of indien ruimte wordt ingenomen die belangrijk is voor het potentieel herstel/bestendigen van de structuurkwaliteit.
Wijziging in capaciteit rioleringsnet en waterzuiverings-infrastructuur	Effect t.g.v. verhoogde afvoer van afvalwater	Check o.b.v. zoneringsgegevens VMM of Aquafin nv of de waterzuiveringsinfrastructuur is voorzien op de gewenste ontwikkeling.	Een significant effect treedt op wanneer de capaciteit van de RWZI overschreden wordt. De lozing van huishoudelijk afvalwater die naar een riolering gaat op zich heeft een verwaarloosbare impact op kwaliteit

12.4.4 **Biodiversiteit**

12.4.4.1 **Eerste beoordeling deelplan 1**

Biotoopverlies

Volgens de biologische waarderingskaart is de biologische waarde van het plangebied eerder beperkt. Door uitvoering van het voorgenomen plan zullen echter een waardevolle houtkant met dominantie van Amerikaanse vogelkers en een waardevol verruigd grasland met struik- of boomopslag verdwijnen. Anderzijds voorziet het plan in de aanleg van groenbuffers rondom de uitbreiding van het bedrijventerrein en wordt de restzone in het oosten van het plangebied herbestemd tot zone voor natuur. Het verlies van waardevolle vegetaties kan dus ruimschoots gecompenseerd worden binnen de voorziene groenbuffers en de zone voor natuur. Aanzienlijke effecten worden bijgevolg niet verwacht ten aanzien van referentiesituatie 1.

Ten aanzien van referentiesituatie 2 kan gesteld worden dat de biologische waarde van het gebied verwaarloosbaar zal zijn. Het terrein zal namelijk ontgonnen en genivelleerd zijn, waarbij alle opgaande vegetatie verdwenen is. Door de groenvoorzieningen binnen het voorgenomen plan, worden dan juist positieve effecten verwacht. Aanzienlijk negatieve effecten worden ten aanzien van beide referentiesituaties niet verwacht en deze effectgroep zal niet verder opgenomen worden binnen het MER.

Ontsnippering en barrièrewerking

De huidige verbindingsfunctie van het plangebied is zeer beperkt door de aanwezigheid van akkers binnen het gebied en de aanwezigheid van het bedrijventerrein ten zuiden. Ook van de bomenrij en ruigte in referentiesituatie 1 (zie waardevolle vegetaties binnen de BWK) wordt geen sterk verbindende functie verwacht. Bovendien voorziet het voorgenomen plan de aanleg van groenbuffers en een zone voor natuur, wat compenserend kan werken. Binnen referentiesituatie 2 zal alle vegetatie verdwenen zijn, waarbij de verbindende functie van het onderzoeksgebied onbestaande zal zijn.

Het effect wordt voor beide referentiesituaties verwaarloosbaar ingeschat, en deze effectgroep zal niet verder opgenomen worden binnen het MER.

Verstoring

De omgeving van het plangebied is een belangrijk leefgebied voor (avi)fauna. Een bespreking van de effectgroep verstoring wordt daarom voor beide referentiesituaties doorgeschoven naar het MER.

Beschermde gebieden

Het plangebied is gelegen nabij verschillende beschermde gebieden (Vogelrichtlijngebied, Habitatrichtlijngebied en VEN-gebied). Hiertoe zal binnen het MER een voortoets passende beoordeling en natuurtoets opgemaakt worden.

12.4.4.2 **Eerste beoordeling deelplan 2**

Ten aanzien van de juridische referentiesituatie (natuurgebied) betekent de herbestemming naar agrarisch gebied een potentieel verlies aan natuurwaarden. Binnen deelplan 1 voorziet men echter een bestemming naar natuurgebied, ten noorden van het industriegebied. Het potentieel verlies aan natuurwaarden binnen deelplan 2 wordt aldus planologisch ruimschoots gecompenseerd binnen deelplan 1, waardoor geen significante effecten verwacht worden. Inzake verstoring kan gesteld worden dat effecten verwaarloosbaar zijn ten aanzien van de verstoringfactoren in de omgeving. Gezien de aard van het voorgenomen plan en de agrarische activiteiten op de omliggende percelen, worden eveneens geen significante effecten verwacht ten aanzien van natura-2000 of VEN-gebieden.

12.4.4.3 **Nader te onderzoeken**

De effecten van deelplan 2 werden in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Er is geen nader onderzoek meer nodig, waardoor dit deelplan niet verder opgenomen zal worden.

Volgende aspecten moeten nader onderzocht worden voor deelplan 1, voor beide referentiesituaties:

- Verstoringseffecten t.a.v. (avi)fauna
- Effecten ten aanzien van de bijzonder beschermde gebieden. Gezien het plangebied grenst aan Natura 2000- en VEN-gebied worden respectievelijk een voortoets passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets opgesteld.

Tabel 5 Methodiek effectbespreking relevante effectgroepen discipline biodiversiteit (deelplan 1)

Effecten	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie op basis van*
Verstoringseffect			
Rustverstoring, lichtverstoring, bodemverstoring, visuele verstoring, vernatting/verdroging	Kwetsbare soorten / Oppervlakte kwetsbaar gebied die beïnvloed kunnen worden door verstoring	Globale inschatting (eerder een kwalitatieve kwetsbaarheidsbenadering)	Kwalitatieve bespreking, effecten zijn significant wanneer de verstoring ervoor zorgt dat de populatie achteruitgaat.
Impact op de aanwezige fauna	Impact inkrimping/uitbreiding migratie-, foerageer- en broedgebieden	Kwalitatieve bespreking	Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement

Methodiek Voortoets Passende beoordeling

Het plangebied is gelegen nabij gebieden van het natura 2000 netwerk, namelijk het habitatrichtlijngebied 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' en het vogelrichtlijngebied 'Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer' en het VEN-gebied 'De Abeek'. Daarom zal een voortoets passende beoordeling opgesteld worden.

Het vogelrichtlijngebied 'Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer' en het VEN-gebied 'De Abeek' is aangemeld bij de EU vanwege het voorkomen van enkele specifieke soorten. De beschrijving voor de aanmelding is als volgt:

'Het voornaamste kenmerk is het grote aantal broedgevallen van de Ortolaan (Emberiza hortulana). Daarnaast ook nog de aanwezigheid van 10 koppels Blauwborst (Luscinia svecica). Hierdoor alleen al heeft dit gebied een enorme ornithologische waarde.'

De volledige lijst aan aanmeldingssoorten, gebaseerd op Van Vessem & Kuijken (1986)⁶, wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 6 Aangemelde soorten VRL

Broedend - Annex 1	Aantallen broedparen (max)
Blauwborst	10
Grauwe kiekendief	1
Ijsvogel	5
Nachtzwaluw	10

⁶ Van Vessem, J. & E. Kuijken, 1986. Overzicht van de voorgestelde speciale beschermingszones in Vlaanderen voor het behoud van de vogelstand (E.G.-Richtlijn 79/409/EEG van 2 april 1979). Instituut voor Natuurbehoud, Hasselt.

Broedend - Annex 1	Aantallen broedparen (max)
Ortolaan	40
Wespendief	1

De ortolaan is evenwel reeds vele jaren uitgestorven als broedvogel in Vlaanderen, de soort komt hier dan ook niet meer voor als broedvogel.

Het gebied 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' wordt als speciale beschermingszone aangewezen voor de onderstaande habitats:

Code	Beschrijving
2310	Psammofiele heide met Calluna- en Genista-soorten
2330	Open grasland met Corynephorus- en Agrostissoorten op landduinen
3130	Oligotrofe tot mesotrofe stilstaande wateren met vegetatie behorend tot de Littorellatalia uniflorae en/of de Isoeto-Nanojuncetea
3160	Dystrofe vennen
3260	Submontane en laagland rivieren met vegetaties behorend tot het Ranunculion fluitans en het Callitricho-Batracion
4010	Noord-Atlantische vochtige heide met Erica tetralix
4030	Droge Europese heide
6230	Soortenrijke heischrale graslanden op arme bodems van berggebieden (en van submontane gebieden in het binnenland van Europa)
6430	Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland, en van montane en alpiene zones
7140	Overgangs- en trilveen
7150	Slenken in veengronden met vegetatie behorend tot het Rhynchosporion
9120	Atlantische zuurminnende beukenbossen met Ilex en soms ook Taxus in de ondergroei
9190	Oude zuurminnende eikenbossen met Quercus robur op zandvlakten
91E0	Alluviale bossen met Alnus glutinosa en Fraxinus excelsior

Het gebied is tevens aangewezen voor de gevlekte witsnuitlibel.

Alle elementen zoals vermeld op het Europese aanmeldingsformulier 'Informatie aan de Europese Commissie inzake projectontwikkeling in Vogel- en Habitatrictlijngebieden in navolging van artikel 6 van de Habitatrictlijn (92/43/EEC)' zijn in de methodiek aanwezig.

Indien het voorgenomen plan zou leiden tot betekenisvolle negatieve effecten, zullen milderende maatregelen / aanbevelingen opgenomen worden.

Methodiek Verscherpte Natuurtoets

Het voorgenomen plan is ook gelegen nabij het VEN-gebied 'De Ruiterskuilen-Oudsberg-Solterheide'.

Het MER zal eveneens de elementen moeten aanreiken die het de overheid mogelijk maakt om een Verscherpte Natuurtoets uit te voeren. In de verscherpte natuurtoets wordt volgens de momenteel gangbare afwegingsprocedure geoordeeld of er onvermijdelijke / onherstelbare schade optreedt ten aanzien van het VEN-gebied ten gevolge van de geplande voorgenomen activiteit.

Volgende 4 essentiële vragen worden behandeld wanneer er een effect te verwachten valt:

- *Zijn er veranderingen aan de natuurwaarden ?*
- *Zijn de veranderingen voor de natuur nadelig ?*
- *Zijn deze veranderingen vermijdbaar ?*
- *Zijn deze veranderingen herstelbaar ?*

VEN-gebieden zijn gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen. De Vlaamse Overheid dient daarom in die gebieden een beleid te voeren dat gericht is op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu.

Ook hier geldt dat indien het voorgenomen plan zou leiden tot onvermijdbare / onherstelbare schade er milderende maatregelen / aanbevelingen zullen opgenomen worden.

12.4.5 Landschap, erfgoed en archeologie

12.4.5.1 Eerste beoordeling deelplan 1

Landschapsstructuur

Volgens de beschrijving van de huidige landschapsstructuur in § 11.5, wordt de landschapsstructuur voornamelijk bepaald door agrarisch grondgebruik in referentiesituatie 1. In referentiesituatie 2 betreft het een bouwrijp gemaakt terrein na beëindigde droge ontginning voor het terrein van de uitbreidingszone van het bedrijf Scania. Het voorgenomen plan zal aansluiting vinden met het bestaande industrieterrein, terwijl de groenbuffer rond het terrein en de zone voor naturen linken vinden met de omliggende boszones. Ten aanzien van de landschapsstructuur worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht ten aanzien van beide referentiesituaties. Deze effectgroep zal dan ook niet verder meegenomen worden in het MER.

Landschapsbeeld

De uitbreiding van zo'n oppervlakte bedrijventerrein, zal uiteraard zichtbaar zijn in het landschap. De uitbreiding zal echter plaatsvinden in aansluiting met het reeds bestaande bedrijventerrein. Bovendien voorziet het voorgenomen plan in de aanleg van een groenbuffer, waardoor de uitbreidingen maximaal aan het oog onttrokken zullen worden en landschappelijk ingepast zullen worden. Ten aanzien van het landschapsbeeld worden bijgevolg eveneens geen aanzienlijke effecten verwacht ten aanzien van beide referentiesituaties. Deze effectgroep zal dan ook niet verder meegenomen worden in het MER.

Landschappelijke en bouwkundige erfgoedwaarde

Binnen het plangebied zijn geen landschappelijke en bouwkundige erfgoedwaarden gelegen. Directe effecten worden aldus niet verwacht. Effecten ten aanzien van de erfgoedwaarden in de omgeving zijn hooguit indirecte effecten ten aanzien van het uitzicht en de belevingswaarde van de erfgoedelementen. Gezien de uitbreidingen plaats vinden in aansluiting met het bestaande bedrijventerrein (referentiesituatie 1) of ter hoogte van ontgonnen landschap (referentiesituatie 2) en gezien aandacht zal besteed worden aan de landschappelijke inpassing (onder andere door middel van het voorzien van groenbuffers), wordt het effect hooguit beperkt negatief ingeschat (score -1). Deze effectgroep werd reeds voldoende in beeld gebracht, en dient niet nader onderzocht te worden.

Archeologie

Binnen het plangebied, alsook in de ruimere omgeving, zijn verschillende archeologische vondsten gekend in de CAI (versie december 2017), zie ook meer gedetailleerdere beschrijving in §11.5.

De ondergrond binnen het plangebied kan beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie van de potentieel archeologische waarden. Door uitvoering van het plan is vergraving mogelijk. Hierdoor bestaat een potentiële kans op het verstoren van archeologische waarden. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan immers enkel met verder onderzoek worden vastgesteld.

Archeologisch vooronderzoek is geregeld binnen de geldende regelgeving (verplichting tot opmaak van een archeologienota onder voorwaarden). In het Onroerenderfgoeddecreet is geregeld dat bij de vergunningsaanvraag onder bepaalde voorwaarden een bekrachtigde archeologienota moet zitten. De verplichting is afhankelijk van een aantal criteria en drempels. Dit dient in de projectfase onderzocht te worden maar op planniveau kunnen er al duidelijke indicaties zijn. Of je verplicht bent een archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag is onder meer afhankelijk van de totale oppervlakte van de percelen, de oppervlakte van de geplande bodemingrepen, de ruimtelijke bestemming van het terrein en de ligging binnen of buiten een archeologische zone uit de vastgestelde inventaris of binnen een beschermde archeologische site. Gezien de oppervlakte waarop het voorgenomen plan betrekking heeft, zal een archeologienota uitgevoerd moeten worden. Dit is enkel relevant voor referentiesituatie 1, want bij referentiesituatie 2 heeft reeds een voorafgaande ontginning plaatsgevonden en zal het gebied reeds verstoord zijn en geen archeologische potentie meer bevatten.

Daarnaast is ook de vondstmeldingsplicht van toepassing. Iedereen die, op een ander moment dan bij het uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek, een archeologische opgraving of het gebruik van een metaaldetector, een roerend of onroerend goed vindt waarvan hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het archeologische erfgoedwaarde heeft, is verplicht daarvan binnen drie dagen aangifte te doen bij het agentschap. De Vlaamse Regering kan de nadere regels daarvoor bepalen.

Ten aanzien van referentiesituatie 1 kan gesteld worden dat voldoende regelgeving voorhanden is, waardoor geen aanzienlijke effecten verwacht worden. In referentiesituatie 2 zal het onderzoeksgebied reeds volledig vergraven zijn, waardoor de bijkomende graafwerken verwaarloosbaar zijn ten aanzien van archeologie. De effectgroep dient voor beide referentiesituaties niet nader onderzocht te worden.

12.4.5.2 Eerste beoordeling deelplan 2

Zowel qua landschapsstructuur als landschapsbeeld wordt de omgeving van het deelplan bepaald door landbouw. Aanzienlijke negatieve effecten ten gevolge van de herbestemming naar bouwvrij agrarisch gebied worden bijgevolg niet verwacht. Gezien de aard van het voorgenomen plan (landbouw) en de afwezigheid van erfgoedwaarden in de directe omgeving, worden geen significante effecten verwacht ten aanzien van erfgoed.

12.4.5.3 Nader te onderzoeken

De effecten werden voor beide deelplannen in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Er is geen nader onderzoek meer nodig en de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zal niet verder opgenomen worden.

12.4.6 *Mens – Ruimtelijke aspecten*

12.4.6.1 Eerste beoordeling deelplan 1

Binnen het planvoornemen wordt bijkomende bedrijvigheid voorzien, wat positief beoordeeld wordt, waardoor de effectgroep 'bedrijvigheid' niet nader onderzocht hoeft te worden in het MER.

Ten aanzien van de functie wonen wordt een verwaarloosbaar effect verwacht ten aanzien van beide referentiesituaties, gezien de tussenliggende afstand en de aanwezige barrières. Bovendien zullen de bedrijven ook groenbuffers voorzien, hetgeen de reeds aanwezige functies zal versterken. Deze effectgroep hoeft aldus niet verder onderzocht te worden in het MER.

Het plangebied is volledig gelegen binnen Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG). Daarnaast is nagenoeg het volledige plangebied in referentiesituatie 1 in gebruik voor landbouwdoeleinden. Bij uitvoering van het planvoornemen zal er inname van landbouwpercelen gebeuren, waardoor effecten op landbouw te verwachten zijn. Doordat in referentiesituatie 2 reeds ontginningsactiviteiten

plaatsgevonden hebben, zal de landbouwfunctie reeds verdwenen zijn uit het gebied. Ten aanzien van referentiesituatie 2 wordt het effect verwaarloosbaar ingeschat.

Deze effectgroep zal verder in het MER onderzocht worden voor referentiesituatie 1.

12.4.6.2 Eerste beoordeling deelplan 2

Het deelplan wordt vandaag de dag reeds gebruikt voor agrarische doeleinden (maïs, gras,..). Het planvoornemen betekent een juridische verankering van het huidige landgebruik, hetgeen positief beoordeeld wordt ten aanzien van de functie landbouw.

De ‘nieuwe’ functie gaat echter ten koste van de huidige planologische functie natuurgebied. Binnen deelplan 1 wordt echter ook een zone voor natuur bestemd, ten noorden van het industriegebied. Het potentieel (planologisch) verlies aan natuurwaarden binnen deelplan 2 wordt aldus planologisch ruimschoots gecompenseerd binnen deelplan 1, waardoor geen aanzienlijke effecten verwacht worden.

12.4.6.3 Nader te onderzoeken

De effecten van deelplan 2 werden in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Er is geen nader onderzoek meer nodig, waardoor dit deelplan niet verder opgenomen zal worden.

Volgende aspecten moeten nader onderzocht worden voor deelplan 1:

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de omgeving (ten aanzien van beide referentiesituaties)
- Effecten op de functie landbouw (ten aanzien van referentiesituatie 1)
- Potentie tot medegebruik en meervoudig gebruik van de ruimte (ten aanzien van referentiesituatie 1)

Tabel 7 Methodiek effectbespreking relevante effectgroepen discipline mens – ruimte (deelplan 1)

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Creatie/wegnemen van barrières of corridors	Kwalitatieve beoordeling op basis van het planvoornemen en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur
	Functionele inpassing in de omgeving		Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd of weggenomen
	Functionele meerwaarde voor de omgeving		Kwalitatieve bespreking o.b.v. expert judgement
Landbouw	Winst/verlies landbouw Functioneren van het gebied	Landbouw impact studie (LIS)	Expert judgement op basis van landbouwwaarde, schaal en omvang inname, mate van betrokkenheid, mate van versnippering van landbouwgebied
Medegebruik en meervoudig gebruik van de ruimte	Potentie tot medegebruik mogelijk of te niet gedaan	Studie “Hydrogeologische verkenning potentiële zandwinning”	Expert Judgement op basis van de kwaliteit van de zanden, omvang van de inname, excentrische of centrale ligging en blijvende

Tabel 8 Significantiekader volgens het richtlijnenboek mens - ruimtelijke aspecten (p.15)

kwetsbaarheid	Ernst en omvang effect	Grote impact	Middelmatige impact	Beperkte impact
Zeer kwetsbaar		-3	-2	-1
Matig kwetsbaar		-2	-1/-2	0/-1
Weinig kwetsbaar		-1	0/-1	0

De discipline mens – ruimtelijke aspecten is een bij uitstrek holistische en kwalitatieve discipline. Alhoewel bepaalde aspecten kunnen gekwantificeerd worden (bijvoorbeeld terrein-inname), bestaan er geen harde en eenduidige kwantitatieve grenswaarden waaraan getoetst kan worden om effectscores toe te kennen (Bron: Richtlijnenboek mens – ruimtelijke aspecten).

12.4.7 *Mens – Mobiliteit*

12.4.7.1 **Eerste beoordeling deelplan 1**

Door uitbreiding van het industriegebied kunnen na uitvoering van het planvoornemen bijkomende verkeersbewegingen verwacht worden, waardoor effecten inzake ontsluiting, capaciteit van de omliggende wegen, verkeersveiligheid, parkeren,... niet uit te sluiten zijn en nader onderzocht moeten worden in het MER.

12.4.7.2 **Eerste beoordeling deelplan 2**

Ten aanzien van de juridische referentiesituatie (natuurgebied) zijn in zeer beperkte mate bijkomende verkeersbewegingen te verwachten van landbouwvoertuigen. Effecten zullen echter niet aanzienlijk zijn, gezien de aard van het planvoornemen.

12.4.7.3 **Nader te onderzoeken**

De effecten van deelplan 2 werden in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Er is geen nader onderzoek meer nodig, waardoor dit deelplan niet verder opgenomen zal worden.

De discipline Mobiliteit is wel verder te onderzoeken in het MER voor deelplan 1. Volgende aspecten moeten nader onderzocht worden voor dit deelplan:

- Verkeersgeneratie
- Functioneren verkeerssystemen
- Mobiliteitsaspecten verkeersleefbaarheid

Binnen de discipline mobiliteit zal een toetsing aan referentiesituatie 1 of referentiesituatie 2 niet onderscheidend werken. De effectbespreking en –beoordeling zal gebeuren ten aanzien van de bestaande toestand en/of een desgevallend referentiejaar.

Voor de uitwerking van de discipline zal maximaal gesteund worden op volgende reeds beschikbare documenten in functie van het beschrijven van de bestaande toestand, de verkeersgeneratie en de verkeersafwikkeling:

- Screening bij het planologisch attest voor het bedrijf Weltjens Transport nv (februari 2017)
- Nota rond mobiliteit voor de uitbreiding van het bedrijf Scania (juni 2018)

Tabel 9 Methodiek effectbespreking relevante effectgroepen discipline mens – mobiliteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Basis beoordeling significantie
Functioneren langzaam verkeer	Verandering in bereikbaarheid van (bestaande) functies binnen het studiegebied	Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen circulatie fietsers en voetgangers Grafische analyse ja/nee doorsnijding bestaande fiets- en wandelroutes	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies
Functioneren openbaar vervoer	Verandering in haltebereik een doorstroming openbaar vervoer binnen het studiegebied	Grafische analyse dekkingsgraad haltebereik openbaar vervoer Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen circulatie en doorstroming openbaar vervoer	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies
Functioneren (vracht)autoverkeer	Doorstroming op relevante aansluitpunten en kruispunten binnen studiegebied	Kwantitatieve beoordeling van afwikkelingsniveau op kruispunten	Afhankelijk van beschikbare informatie: <ul style="list-style-type: none"> • Ofwel evolutie verhouding intensiteit/capaciteit (verzadigingsgraad) • Ofwel evolutie gemiddelde wachttijd (per voertuig) <i>(zie uitdieping onderstaande tabellen)</i>
Verkeersveiligheid en -leefbaarheid	Conflicten tussen weggebruikers (in het bijzonder autoverkeer – langzaam verkeer)	Toetsing of er significante verkeerstoename is in straten zonder fietspad	Toetsing aan drempelwaarden voor aanleg fietsvoorzieningen cf. Vademecum Fietsvoorzieningen
	Oversteekbaarheid	Berekening gemiddelde wachttijd op relevante ontsluitingsroutes	Ja/nee overschrijding bepaalde drempelwaarden inzake gemiddelde wachttijd tgv bijkomende verkeersgeneratie <i>(zie uitdieping onderstaande tabel)</i>
	Toename parkeerdruk openbaar domein	Kwantitatieve beoordeling verschil tussen begrote behoefte (op basis van kencijfers) en voorziene parkeeraanbod	Mate van verhoging/oplossend vermogen parkeerdruk op openbaar domein <i>(zie uitdieping onderstaande tabel)</i>

Tabel 10 Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer – verzadigingsgraad

Verzadigings- graad toekomstige situatie (incl. plan/project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %-punt	20 à 50 %-punt	10 à 20 %-punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %-punt	10 à 20 %-punt	20 à 50 %-punt	> 50 %-punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

* Procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten

Tabel 11 Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer – gemiddelde wachttijd

Gemiddelde wachttijd autoverkeer							
referentiesituatie		toekomstige situatie					
		0-10 s	10-20 s	20-55 s	55-80 s	80-120 s*	>120 s
Gemiddelde wachttijd	Eerste groenfase voldoende ?	Altijd	Bijna altijd	Vaak	Minder vaak	Wachtrij na 1 ^e groenfase	Wachttijd langer dan maximum acceptabele cyclustijd cf. Vademecum Veilige wegen en kruispunten
0-10 s	Altijd	0	-	--	---	---	---
10-20 s	Bijna altijd	+	0	-	--	---	---
20-55 s	Vaak	++	+	0	-	--	---
55-80 s	Minder vaak	+++	++	+	0	-	--
80-120 s*	Wachtrij na 1 ^e groenfase	+++	+++	++	+	0	-
>120 s	Wachttijd langer dan maximum acceptabele cyclustijd cf. Vademecum Veilige wegen en kruispunten	+++	+++	+++	++	+	0

Tabel 12 Significantiekader oversteekbaarheid

Gemiddelde wachttijd voetgangers							
referentiesituatie		toekomstige situatie					
		0-5 s	10-20 s	0-5 s	55-80 s	0-5 s	>120 s
Gemiddelde wachttijd	oversteekbaarheid	Goed	Redelijk	matig	slecht	zeer slecht	onaanvaardbaar slecht
0-5 s	goed	0	-	--	---	---	---
5-10 s	redelijk	+	0	-	--	---	---
10-15 s	matig	++	+	0	-	--	---
15-30 s	slecht	+++	++	+	0	-	--
30-60 s	zeer slecht	+++	+++	++	+	0	-
>60 s	Onaanvaardbaar slecht	+++	+++	+++	++	+	0

Tabel 13 Significantiekader parkeerdruk

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

12.4.8 *Energie- en grondstoffenvoorraden*

12.4.8.1 *Eerste beoordeling deelplan 1*

Binnen referentiesituatie 1 zal het terrein ter hoogte van Scania niet ontgonnen zijn. De uitbreiding van het bedrijf betekent dat op de locatie van de uitbreiding van Scania de ontginningsmogelijkheden volgens 'Grote Heide Opglabbeek: Hydrogeologische verkenning; potentiële zandwinning' (ACC Geology, 2014) gehypothekeerd worden. Dit zal verder onderzocht worden binnen de discipline Mens – ruimtelijke aspecten (zie § 12.4.6). De uitbreiding van Weltjens Transport nv is gelegen buiten een zoekzone voor ontginning. Er worden daar geen effecten verwacht (0).

Binnen referentiesituatie 2 zal het terrein ter hoogte van de uitbreiding van Scania reeds ontgonnen zijn. Ten aanzien van deze referentiesituatie wordt geen significante impact op de grondstoffenvoorraden verwacht (0).

De geplande ingrepen (uitbreiding bedrijvigheid) hebben verder ook geen aanzienlijk negatief effect op de productie van afvalstoffen, het duurzaam hergebruik van water en duurzame energievoorziening. Deze effectgroepen worden niet verder onderzocht.

12.4.8.2 *Eerste beoordeling deelplan 2*

Het planvoornemen (agrarisch gebied) is niet van die aard dat significante effecten verwacht worden ten aanzien van de energie- en grondstoffenvoorraden.

12.4.8.3 *Nader te onderzoeken*

Binnen de discipline energie- en grondstoffenvoorraden zijn geen effectgroepen nader te onderzoeken voor beide deelplannen. Het potentieel hypothekeren van ontginning ten aanzien van referentiesituatie 1 binnen deelplan 1 zal besproken worden binnen de discipline mens – ruimtelijke aspecten.

12.4.9 Lucht

12.4.9.1 Eerste beoordeling deelplan 1

Door uitvoering van het planvoornemen zijn bijkomende **geleidende emissies** te verwachten. Echter, op planniveau kan geen uitspraak gedaan worden over de omvang van deze bijkomende emissies, gezien de exacte uitbreiding van de bedrijven alsook de te verwachten toestellen nog niet gekend is. Verder moeten bijkomende activiteiten steeds de geldende wetgeving respecteren, kunnen mogelijke effecten voornamelijk gemilderd worden (bronmaatregelen op projectniveau) en blijkt er uit de analyse van de bestaande toestand dat er nog 'ruimte' is voor bijkomende emissies, gezien de milieukwaliteitsnormen momenteel niet overschreden worden. Deze effectgroep wordt bijgevolg niet verder uitgewerkt in het MER.

Bijkomende **verkeersemisies** zullen afhankelijk zijn van de hoeveelheid bijkomend verkeer. Indien relevant zullen deze kwantitatief berekend worden met behulp van het IFDM-Trafficmodel.

Gezien de aard van de betrokken bedrijven (logistieke bedrijven) en gelet op de afwezigheid van kwetsbare functies in de onmiddellijke omgeving, wordt het aspect geurhinder niet relevant geacht. Daarom wordt geoordeeld dat deze effectgroep niet onderscheidend zal werken op planniveau en wordt deze bijgevolg niet verder meegenomen in het MER.

12.4.9.2 Eerste beoordeling deelplan 2

Ten aanzien van de juridische referentiesituatie (natuurgebied) is in zeer beperkte mate een bijkomende verkeersgeneratie, en dus luchtmissie, te verwachten. Gezien het zeer beperkt aantal voertuigbewegingen, de zeer lokale aard van eventuele emissies en het feit dat het een open landschap betreft, worden effecten echter verwaarloosbaar ingeschat.

12.4.9.3 Nader te onderzoeken

De effecten van deelplan 2 werden in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Er is geen nader onderzoek meer nodig, waardoor dit deelplan niet verder opgenomen zal worden.

Volgende aspecten moeten nader onderzocht worden voor deelplan 1:

- Verkeersemisies

Binnen de discipline lucht zal een toetsing aan referentiesituatie 1 of referentiesituatie 2 niet onderscheidend werken. De effectbespreking en –beoordeling zal gebeuren ten aanzien van de bestaande toestand en/of een desgevallend referentiejaar.

Tabel 14 Methodiek effectbespreking relevante effectgroepen discipline lucht

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Beoordeling o.b.v.	significantie
Niet-geleide emissies	Emissies en immissies t.g.v. verkeer gegenereerd door het plan	Bepaling immissieconcentratie op straatniveau van NO _x , PM ₁₀ en PM _{2,5} , EC d.m.v. luchtmiddel IFDM Traffic (referentie en toekomstige situatie).	Toetsing immissienormen. Significantiekader bijdrage verkeer milieukwaliteitsnorm.	t.o.v. lucht: t.o.v.

12.4.10 **Geluid/trillingen**

12.4.10.1 **Eerste beoordeling deelplan 1**

Door uitvoering van het planvoornemen zijn bijkomende geluidsemissies te verwachten t.g.v. de bedrijfsactiviteiten zelf én geluid afkomstig van het bijkomend gegenereerd verkeer. Wat betreft de bedrijvigheid zelf, moeten de geldende Vlare-normen worden gevolgd. Ook hier zijn milderende maatregelen aan de bron hoofdzakelijk op projectniveau te nemen (die hoofdzakelijk niet binnen het PRUP geregeld worden). Door middel van buffering van de bedrijfsactiviteiten ten aanzien van de woningen, en/of de ligging van de mogelijke uitbreidingszones kunnen toch ook maatregelen genomen worden op planniveau. Op basis van het huidige geluidsklimaat en kengetallen voor het inschatten van de toekomstige toestand, kan bijgevolg bepaald worden in welke zones mogelijks (aanzienlijk) negatieve effecten te verwachten zijn.

De geluidsemissies die gepaard gaan met het bijkomend verkeer kunnen berekend worden op basis van de verwachte bijkomende verkeersbewegingen.

12.4.10.2 **Eerste beoordeling deelplan 2**

Ten aanzien van de juridische referentiesituatie (natuurgebied) is in zeer beperkte mate een bijkomende geluidsproductie ten gevolge van de landbouwactiviteiten en landbouwverkeer te verwachten. Effecten zijn echter verwaarloosbaar ten aanzien van het omgevingsgeluid.

12.4.10.3 **Nader te onderzoeken**

De effecten van deelplan 2 werden in voldoende mate in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Er is geen nader onderzoek meer nodig, waardoor dit deelplan niet verder opgenomen zal worden.

Volgende aspecten moeten nader onderzocht worden voor deelplan 1:

- Geluid ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zelf
- Geluid ten gevolge van het bijkomend gegenereerd verkeer

Binnen de discipline geluid zal een toetsing aan referentiesituatie 1 of referentiesituatie 2 niet onderscheidend werken. De effectbespreking en –beoordeling zal gebeuren ten aanzien van de bestaande toestand en/of een desgevallend referentiejaar.

Methodiek

Beschrijving referentiesituatie

Met betrekking tot de referentiesituatie wordt een omschrijving gegeven van de bestaande geluidskwaliteit op basis van de geografische gegevens, de ligging van de wegen, de meest nabij gelegen woonzones/industriezones, de bestaande geluidsbelastingsskaarten voor weg- en spoorverkeer en eventuele beschikbare meetgegevens betreffende het huidige omgevingsgeluid. Indien genoodzaakt worden geluidsmetingen uitgevoerd.

Impact bijkomende bedrijvigheid

Aangezien er weinig gegevens bekend zijn met betrekking tot de toekomstige vaste geluidsbronnen, wordt voor de evaluatie hiervan de omgekeerde weg gevolgd. Er wordt bepaald welk het maximaal geluidsvermogeniveau is dat de nieuwe installaties mogen hebben, teneinde conform de grenswaarden uit het Vlare II te blijven. Er kunnen een aantal relevante geluidsbronnen zijn: koelinstallaties, verwarmingsinstallaties, Van deze installaties zijn echter nog geen plannen met exacte locaties bekend in deze fase van het planproces. Ook hier dient gesteld dat de technische installaties moeten voldoen aan de bepalingen uit Vlare II voor nieuwe inrichting.

Evaluatie van de significantie van de wijziging in geluidsimmissies ten gevolge van het planvoornemen gebeurt als volgt:

De evaluatie van de significantie van de effecten inzake geluid gebeurt op basis van het significantiekader uit het richtlijnenboek geluid en trillingen, dat in eerste instantie rekening houdt met de effecten van het plan zelf (verschil referentiesituatie-geplande situatie > tussenscore), als met het al dan niet voldoen aan de Vlaremnormen (eindscore na correctie).

Impact wegverkeersgeluid

Naast de vaste bronnen zal vooral aandacht besteed worden aan de impact van het verkeer van en naar het plangebied en dit op de relevante ontsluitingswegen. De gegevens m.b.t. de te verwachten verkeersstromen die uit het mobiliteitsonderzoek komen zullen hiervoor worden aangewend.

Ten gevolge van het plan kan de **verkeersintensiteit** op het bestaand wegennet weliswaar wijzigen, en daarmee ook het wegverkeersgeluid, maar dit leidt meestal tot slechts beperkte verschuivingen van de bestaande geluidscontouren, die nauwelijks visueel onderscheidbaar zijn op de contourkaarten. Een belangrijke verkeerstoename met 25% komt bv. overeen met een geluidstoename met "slechts" 1 dB(A), terwijl het interval van geluidskaarten doorgaans 5 dB(A) is.

Het lijkt ons dan ook veel zinvoller om de effectbeoordeling te baseren op de **verschillen in verkeersintensiteit en –samenstelling** (% zwaar verkeer) op de relevante wegsegmenten tussen de geplande en de referentietoestand zoals berekend in de discipline mobiliteit. De ingeschatte toe- of afname van het geluidsniveau - bepaald uitgaande van de wijzigingen in verkeersintensiteit en -samenstelling – wordt vervolgens gerelateerd aan de referentiesituatie (waargenomen via metingen en/of gemodelleerd in de geluidsbelastingskaart van Departement Omgeving), en getoetst aan het significantiekader geluid.

De opmaak van een akoestisch 3D-model is **niet voorzien** zolang de toename aan verkeer t.g.v. de uitbreiding van de bedrijven op de primaire / hoofdwegen minder dan 25% bedraagt (verschil tussen geplande toestand en referentietoestand). Immers, voor een toename van 1dB wegverkeersgeluidsniveau is al een toename van 25% van het verkeer genoodzaakt. Indien uit het mobiliteitsonderzoek blijkt dat de toename in wegverkeer tussen de geplande toestand en de referentietoestand wél 25% of meer bedraagt, dan zal het wegverkeersgeluid op de betreffende ontsluitingswegen gemodelleerd worden.

Evaluatie van de significantie van de wijziging in geluidimmissies ten gevolge van wegverkeer gebeurt overeenkomstig het significantiekader uit het richtlijnenboek geluid en trillingen.

12.4.11 Veiligheid

12.4.11.1 Eerste beoordeling

Het voorgenomen plan (beide deelplannen) vormt niet het kader voor Seveso-inrichtingen.

Sowieso zal in het kader van het PRUP een RVR-toets worden uitgewerkt. In het MER wordt bijgevolg een verdere uitwerking van het aspect veiligheid niet relevant geacht.

12.4.11.2 Nader te onderzoeken

Veiligheid zal in het MER niet verder onderzocht worden. Er wordt verwezen naar de RVR-toets die in de geïntegreerde RUP-MER procedure zal uitgevoerd worden.

12.4.12 Lichthinder

12.4.12.1 Eerste beoordeling

Effecten van lichthinder ten gevolge van agrarische activiteiten (deelplan 2) worden verwaarloosbaar ingeschat. Ten gevolge van bijkomende bedrijvigheid (deelplan 1) is het mogelijk dat bijkomende verlichting geplaatst wordt. Er is momenteel reeds verlichting aanwezig ter hoogte van het bestaande

bedrijventerrein en de omliggende wegen. Ten aanzien van mens wordt dit als niet aanzienlijk beschouwd ten aanzien van beide referentiesituaties en zal dit niet verder onderzocht worden.

Eventuele verstoring van fauna ten gevolge van licht zal aan bod komen binnen de discipline Biodiversiteit.

12.4.12.2 **Nader te onderzoeken**

Lichthinder zal niet verder apart onderzocht worden. Verstoringseffecten ten aanzien van fauna zullen (waar relevant) besproken worden binnen de discipline Biodiversiteit.

12.4.13 **Klimaat**

De toetsing van het plan aan het klimaat (of klimaatreflex) zal gebeuren in het MER (integraal voor het ganse RUP, dus zowel deelplan 1 als deelplan 2).

12.5 **Overzicht nader te onderzoeken disciplines en inzet van deskundigen**

Naar aanleiding van de scoping wordt duidelijk dat de volgende disciplines in het plan-MER zullen worden behandeld door een erkend MER-deskundige:

- Mobiliteit (deelplan 1)
 - o Effectgroep functioneren langzaam verkeer
 - o Effectgroep functioneren openbaar vervoer
 - o Effectgroep functioneren (vracht)autoverkeer
 - o Effectgroep verkeersveiligheid en -leefbaarheid
- Lucht (deelplan 1)
 - o Effectgroep verkeersemissies (niet-geleide emissies)
- Geluid (deelplan 1)
 - o Effectgroep geluid ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zelf
 - o Effectgroep geluid ten gevolge van het bijkomend gegenereerd verkeer
- Water (deelplan 1)
 - o Effecten op de grondwaterhuishouding en –stromen
 - o Effecten op de oppervlaktewaterhuishouding
 - o Effecten op de structuurkwaliteit
 - o Effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit
 - o Effecten ten gevolge van lozing van afvalwater
- Mens ruimte (deelplan 1)
 - o Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context
 - o Effectgroep landbouw
 - o Potentie tot medegebruik en meervoudig gebruik van de ruimte
- Biodiversiteit (deelplan 1)
 - o Effectgroep verstoring
 - o Effecten ten aanzien van Natura 2000 gebied en VEN-gebied

Deelplan 2 werd in voldoende mate beschreven en beoordeeld in de scoping, en zal niet verder opgenomen worden in het MER (met uitzondering van het deel klimaat, dat integraal voor het volledige PRUP wordt opgemaakt).

Eén van de erkende MER-deskundigen zal optreden als MER-coördinator. De MER-coördinator zal tevens instaan voor de uitwerking van de discipline Klimaat.

12.6 **Algemene methodologie MER**

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

- Afbakening van het **studiegebied** (eventuele invloedsgebied van de effecten): deze hangt af van de ligging en het type effect; zoals blijkt uit de beschrijvingen van het studiegebied in de navolgende paragrafen.
- Beschrijving van de **juridische en beleidscontext**, voor zover deze nog niet beschreven werd in hoofdstuk § 7 en hiervoor bij de eerste beoordeling, en het beoordelings- en significantiekader voor de effecten.
 - Er wordt van uit gegaan dat bepaalde regelgeving wordt gerespecteerd wegens afdwingbaar in die specifieke regelgeving (b.v. milieuhygiënisch onderzoek/ bodemverontreiniging, archeologisch vooronderzoek,...).
- Beschrijving van de **referentiesituatie**; zie bij de beschrijving van het plangebied en omgeving in hoofdstuk § 11 en in voorgaande paragrafen.
- Beschrijving van de **geplande toestand** en beoordeling van de effecten. Zie ook hoofdstuk § 12.4.
 - Er wordt hierbij gefocust op de permanente effecten van het PRUP. De kwetsbaarheden en effecten die tijdens het onderzoek naar voor komen en van belang zijn voor de werffase, de vergunningenfase van specifieke projecten en flankerend beleid worden aangehaald maar hierin ligt niet de focus noch het doel van dit milieueffectenonderzoek.
 - De economische en maatschappelijke effecten en relaties tot handhaving behoren niet tot de decretaal vereiste onderzoeksaspecten van een plan-MER en worden hier dan ook niet in behandeld. Daar zijn andere meer geschikte instrumenten voor.
- Beschrijving van **cumulatieve effecten** van het plan indien relevant.
- **Conclusie.**
- Beschrijving van **milderende maatregelen** en een beschrijving van **aanbevelingen ter optimalisatie**.
 - Met de focus op maatregelen/aanbevelingen op het niveau van het PRUP en
 - Waar relevant aanbevelingen op het niveau van een project dat wordt ingediend als vergunningsaanvraag en aanbevelingen via andere instrumenten en besluitvorming (hier onder de noemer 'flankerend beleid' gebracht).

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

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

12.7 **Waardeschaal en effectbeoordeling**

In de milieubeoordeling houdt de bespreking, beoordeling en evaluatie van de effecten van het plan (voor de verschillende milieudisciplines) rekening met globale ingreep-effectrelaties. De beoordeling baseert zich op:

Wat is de kwetsbaarheid van het milieu?

Het belang van het effect van de ingreep op het desbetreffende onderdeel wordt beoordeeld met de termen 'kwetsbaarheid' (zeer, matig, weinig). De significantie is een rechtstreeks gevolg van de kwetsbaarheid van het gebied voor een bepaald onderdeel van een discipline. Wanneer een gebied als kwetsbaar werd getypeerd voor een onderdeel, kan een ingreep die hierop een invloed heeft

significant zijn vanaf een bepaalde grootteorde. Significant betekent niet hetzelfde als aanzienlijk, maar wel dat er een effect optreedt dat niet meer als verwaarloosbaar wordt beschouwd (vanaf score +1 of -1).

Wat is de omvang van de effecten?

De omvang van de effecten wordt vastgesteld en uitgedrukt in termen als 'groot', 'matig' en 'gering/beperkt'. Het vaststellen van de omvang van de effecten gebeurt a.d.h.v. de criteria die hierboven werden beschreven, en dit naargelang de milieudiscipline waarop deze effecten invloed uitoefenen.

Wat is het waardeoordeel?

Het waardeoordeel van het effect wordt met de termen 'positief' en 'negatief' uitgedrukt. Hierin worden nog gradaties onderscheiden.

Er wordt bij de beoordeling van de effecten zowel rekening gehouden met de omvang/ schaal van de impact van het plan of haar onderdelen, als met de kwetsbaarheid van de omgeving voor het betreffende milieuaspect. Een combinatie van deze elementen geeft verschillende mogelijkheden, samengevat in volgend algemeen beoordelingskader:

Kwetsbaarheid	Schaal	Grote impact		Matige impact		Gering/Beperkte impact	
Zeer kwetsbaar		-3	+3	-2	+2	-1	+1
Matig kwetsbaar		-2	+2	-1/-2	+1/+2	0/-1	0/+1
weinig kwetsbaar		-1	+1	0/-1	0/+1	0	

Voor bepaalde MER-disciplines en effectgroepen bestaan in het richtlijnenboek vastgelegde of algemeen aanvaarde gekwantificeerde significantiekaders, die uiteraard toegepast zullen worden.

13 **Grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften**

13.1 **Verordend grafisch plan**

De elementen uit de visie worden vertaald naar een verordenend grafisch plan. Het grafisch plan geeft aan voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is. Het grafisch plan moet samen gelezen worden met de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer.

13.2 **Verordenende stedenbouwkundige voorschriften**

De elementen uit de visie worden eveneens vertaald naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

Door middel van algemeen geldende bepalingen worden verplichtingen opgelegd inzake onder meer:

- duurzaamheid;
- waterhuishouding;
- materiaalgebruik en vormgeving;

Specifieke stedenbouwkundige voorschriften worden geformuleerd voor de verschillende bestemmingszones aangeduid op het grafisch plan:

Categorie van gebiedsaanduiding	Bestemming
Deelplan 1: 'Uitbreiding bedrijven Scania Parts Logistics en Weltjens Transport NV'	
bedrijvigheid	Art. 1 - Gemengd regionaal bedrijventerrein
bedrijvigheid	Art. 2 - Bufferzone
natuurgebied	Art. 3 - Natuurgebied
Infrastructuur	Art. 4 - Zone voor waterberging
Deelplan 2: 'Compensatiegebied aansnijding herbevestigd agrarisch gebied'	
landbouw	Art.1 – Agrarisch gebied

13.3 **Limitatieve opgave van de op te heffen voorschriften**

13.3.1 **gewestplan**

- "agrarisch gebied" (cf.art.11 KB 28/12/1972)

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

- “natuurgebied” (cf.art.13 KB 28/12/1972)

De natuurgebieden omvatten de bossen, wouden, venen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen, stranden en andere dergelijke gebieden.

In deze gebieden mogen jagers- en vissershutten worden gebouwd voor zover deze niet kunnen gebruikt worden als woonverblijf, al ware het maar tijdelijk.

13.4 *Ruimtebalans*

Hierna wordt de ruimtebalans in de juridische situatie gegeven.

Categorie gebiedsaanduiding	van Gewestplan (m ²)	Grafisch plan
Deelplan 1		
Bedrijvigheid	/	240.397
Agrarisch gebied	267.954	/
gemeenschapsvoorzieningen	/	10.459
natuurgebied	/	17.098
Totaal	267.954	267.954
Deelplan 2		
Agrarisch gebied	/	46.891
Natuurgebied	46.891	/
Totaal	46.891	46.891

13.5 *Register m.b.t. planbaten, planschade, bestemmingswijzigingscompensatie en compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften*

Artikel 2.2.2, §1, eerste lid, 7°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening verplicht in voorkomend geval de opname van een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1 van deze Codex, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4 van deze Codex, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

Planschade

Artikel 2.6.1. van de codex stelt: “§2. Planschadevergoeding wordt toegekend wanneer, op basis van een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan, een perceel niet meer in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen, vermeld in artikel 4.2.1, 1°, of te verkavelen, terwijl het de dag

voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat definitieve plan wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen” en “§3. Voor de toepassing van planschadevergoeding moet bovendien aan volgende criteria samen worden voldaan op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van het definitieve plan: 1°het perceel moet gelegen zijn aan een voldoende uitgeruste weg overeenkomstig artikel 4.3.5, §1; 2°het perceel moet stedenbouwkundig en bouwtechnisch voor bebouwing in aanmerking komen; 3°het perceel moet gelegen zijn binnen een bebouwbare zone zoals bepaald in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan; 4°enkel de eerste 50 meter vanaf de rooilijn komt in aanmerking voor planschade.”

In bepaalde gevallen is geen planschadevergoeding verschuldigd, opgesomd in artikel 2.6.1, §4.

Planbaten

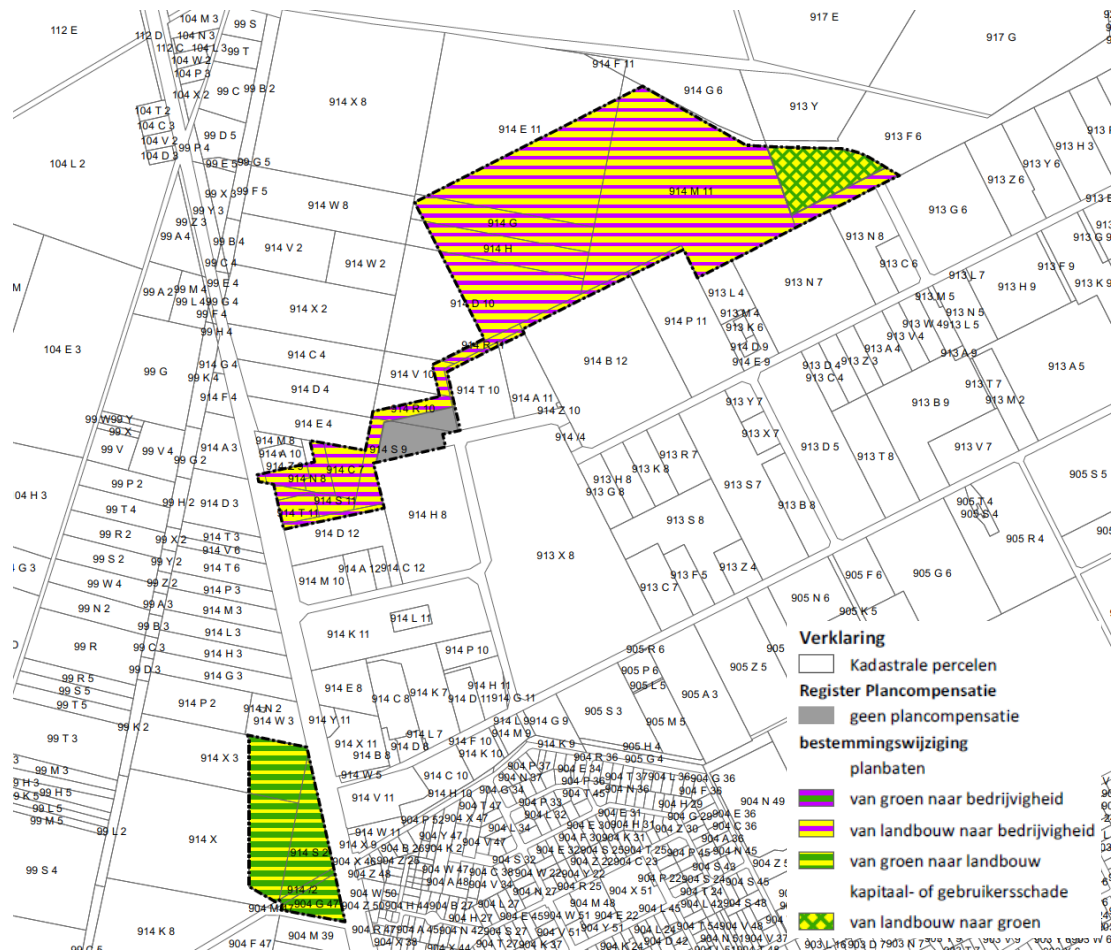
Artikel 2.6.4 van de codex geeft de bestemmingswijzigingen aan die aanleiding kunnen geven tot een planbatenheffing: “Een planbatenheffing is verschuldigd wanneer een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan of bijzonder plan van aanleg op een perceel één of meer van de hiernavolgende bestemmingswijzigingen doorvoert”. In bepaalde gevallen is geen planbatenheffing verschuldigd, opgesomd in artikel 2.6.5 en artikel 2.6.6.

Bestemmingswijzigingscompensatie en compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften

In art. 6.2.1. van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid staat het volgende vermeld: “een bestemmingswijzigingscompensatie is een gewestelijke, perceelsgebonden, financiële en subsidiaire compensatie voor de kapitaalschade ten gevolge van [...] een gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “landbouw” valt, omzet naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “reservaat en natuur”, “bos” of “overig groen” valt.”.

“Onderstaande register is puur planologisch van aard: het betreft enkel de aanwijzing van percelen waarop een bestemmingswijziging of een overdruk wordt aangebracht die in beginsel zou kunnen leiden tot een planbatenheffing of één van de genoemde vergoedingen.

Bij de planopmaak moet geen onderzoek worden verricht naar de eigendomsstructuur betreffende deze percelen, naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen van planbatenheffing, naar het voorhanden zijn van uitzonderingsgronden inzake genoemde vergoedingen etc... (MvT, Parl. St., Vl. Parl., 2008-09, nr 2011/1, p.40) “



Figuur 58 Register planbaten, planschade en/of kapitaal- of gebruikersschade

13.6 Waterparagraaf – conclusie watertoets

13.6.1 Referentiestoestand

In of nabij het plangebied zijn geen waterlopen aanwezig. Ten westen van het deelplan 1, langs de Weg naar Meeuwen, is effectief overstromingsgevoelig gebied gelegen volgens de watertoetskaart overstromingsgevoeligheid. Binnen de boszone ten noorden van het plangebied zijn twee zones ingekleurd als potentieel overstromingsgevoelig gebied.

In of nabij het plangebied zijn geen signaalgebieden gelegen.

13.6.2 Effectbespreking

13.6.2.1 Deelplan 1

Door uitvoering van het voorgenomen plan zal een aanzienlijke oppervlakte bijkomend verhard worden, met potentieel effecten op het watersysteem (zowel grond- als oppervlaktewater). Daarnaast zal door de geplande uitbreiding ook de situatie met betrekking tot afvalwater mogelijk wijzigen. Tot slot dient de discipline water ook alle aspecten om de watertoets uit te voeren te bevatten. Er wordt daarom gekozen om de discipline water volledig te behandelen binnen het MER.

Effect op grondwaterhuishouding en – stroming

In het oosten van het plangebied wordt een zone herbestemd tot natuurgebied. Gezien de verhardingsgraad niet zal wijzigingen, worden hier geen significante effecten verwacht ten aanzien van de grondwaterhuishouding en –stromen, en dit ten aanzien van beide referentiesituaties (0).

Door de uitbreiding van het bedrijventerrein zal de verharde oppervlakte toenemen waardoor het hemelwater niet meer kan infiltreren (waar dat momenteel binnen het merendeels onverharde plangebied wel mogelijk is) en er mogelijks verdroging kan optreden.

Het projectniveau dient voldaan te worden aan de hemelwaterverordening. De gewestelijke stedenbouwkundige verordening legt een infiltratieoppervlakte van 400 m²/ha verharding en een buffervolume van 250 m³/ha verharding op. Op basis van een inschatting van de bijkomende verharde oppervlakte, wordt vervolgens het benodigde infiltratieoppervlak bepaald.

Het bedrijf Weltjens, met een geschatte verharde oppervlakte van ca. 38.000 m², heeft nood aan een infiltratieoppervlak van minstens 1.520 m². Gezien de groenbuffer rondom het terrein van Weltjens een oppervlakte heeft van ca. 6.400 m², kan op projectniveau voldaan worden aan het Hemelwaterbesluit.

Het bedrijf Scania, met een geschatte (worst-case) verharde oppervlakte van ca. 190.000 m², heeft nood aan een infiltratieoppervlak van minstens 7.600 m². Gezien de groenbuffer rondom het terrein van Scania een oppervlakte heeft van ca. 31.000 m², kan op projectniveau voldaan worden aan het Hemelwaterbesluit.

Er kan dan ook globaal geconcludeerd worden dat voldoende ruimte voor hemelwater aanwezig is binnen het plangebied, bijvoorbeeld door middel van infiltratie- en buffergrachten in de groenbuffer. Bovendien stellen de voorschriften van het PRUP dat de hemelwatervoorzieningen (buffering, infiltratie, zuivering, etc.) moeten ingeplant worden op de daarvoor meest geschikte locatie binnen het plangebied van dit PRUP. Alle noodzakelijke werkzaamheden in functie van hemelwateropvang zijn dan ook toegelaten binnen de verschillende bestemmingen, zodat op projectniveau de meest geschikte locatie voor de infiltratievoorzieningen gekozen kan worden.

Sowieso dienen de provinciale richtlijnen van de dienst Water en Domein gevolgd te worden bij indienen van een vergunningsaanvraag, alsook de hemelwaterverordening. Dit is relevant op projectniveau. Effecten zullen ten aanzien van beide referentiesituaties gelijkaardig zijn, en worden beperkt negatief beoordeeld (-1). De opvulling na de ontginning zal echter wel bepalen waar infiltratie best gebeurt, maar dit dient op projectniveau verder bekeken te worden. Sowieso zijn de nodige garanties hiertoe opgenomen via enerzijds de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP en anderzijds via de regelgeving.

Het planvoornemen voorziet geen grootschalige ondergrondse constructies. Er worden geen ondergrondse parkeergarages voorzien bijvoorbeeld, enkel funderingen of onderkeldering. Gezien de dikte van de watervoerende laag (ca. 18 m) en de verwachte diepe grondwaterstand, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat dit geen significant effect ten aanzien van de grondwaterstroming teweeg zal brengen (0), en dit ten aanzien van beide referentiesituaties. Grondwater zal namelijk onder de nieuwe constructies kunnen doorstromen.

Effect op oppervlaktewaterhuishouding

In het oosten van het plangebied wordt een zone herbestemd tot natuurgebied. Gezien de verhardingsgraad niet zal wijzigingen, worden hier geen significante effecten verwacht ten aanzien van de oppervlaktewaterhuishouding en dit voor beide referentiesituaties.

Door de uitbreiding van het bedrijventerrein zal de verharde oppervlakte toenemen waardoor het hemelwater niet meer kan infiltreren (waar dat momenteel binnen het merendeels onverharde plangebied mogelijk is). Via de stedenbouwkundige voorschriften worden echter verschillende voorschriften rond hemelwater opgenomen, waaronder “elke vergunningsaanvraag moet aantonen dat het project de nodige maatregelen omvat (zowel de tijdelijke maatregelen tijdens de werken als de permanente maatregelen na realisatie van de werken) om de (potentiële) invloed van het project op het waterbergend vermogen te beperken en te voorkomen” en “de bestaande buffervoorziening van de N76 binnen deelzone B mag verplaatst worden in functie van het optimaliseren van het

terreingebruik, mits het hemelwater nog naar het nieuwe bekken kan vloeien onder hetzelfde niveau en mits het verplaatste bekken evenveel water kan opvangen". Daarnaast dienen infiltratievoorzieningen aangelegd te worden in de daartoe meest geschikte locaties, waartoe binnen alle bestemmingen de aanleg van infiltratievoorzieningen toegelaten wordt. Sowiezo dient voldaan te worden aan de hemelwaterverordening. Hiertoe voorziet het plan reeds de aanwezigheid van open grachten in de groenbuffers voor opvang en infiltratie van hemelwater. Gezien voldaan zal worden aan de geldende regelgeving, gezien de voorschriften die opgenomen worden in het PRUP en gezien de afwezigheid van grootschalige overstromingsgebieden, wordt het effect hooguit beperkt negatief ingeschat (-1), en dit ten aanzien van beide referentiesituaties.

Effecten op de structuurkwaliteit

Een wijziging in structuurkwaliteit kan optreden wanneer een waterloop langsheen of ter hoogte van het plangebied stroomt. Effecten zijn significant als waardevolle structuur van de waterlopen kan wijzigen of indien ruimte wordt ingenomen die belangrijk is voor het potentieel herstel/bestendigen/optimaliseren van de structuurkwaliteit.

In of nabij het plangebied zijn geen geklasseerde waterlopen gelegen volgens de VHA. Wel is er langsheen de noordelijke grens van het huidige bedrijventerrein een buffergracht gelegen. Deze buffergracht heeft echter geen waardevolle structuurkwaliteit. Ten gevolge van het voorgenomen plan zal deze buffergracht op de huidige locatie verdwijnen, en verplaatst worden naar de groenbuffer. Globaal wordt het effect op de structuurkwaliteit dan ook verwaarloosbaar ingeschat ten aanzien van beide referentiesituaties (0).

Effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit

In zijn algemeenheid dienen nieuwe inrichtingen te voldoen aan de Vlare- en Vlarebo-reglementering waar van toepassing. Een strikte opvolging van de regelgeving terzake maakt dat het risico op verontreiniging van het oppervlaktewater door het planvoornemen tot een minimum wordt herleid (0), voor beide referentiesituaties. Ter hoogte van de geplande zone voor natuur wordt dan weer een verbetering van de waterkwaliteit verwacht, gezien in vergelijking met het huidige bodemgebruik (landbouw) geen meststoffen en pesticiden meer gebruikt zullen worden, hetgeen positief is ten aanzien van de algemene waterkwaliteit. Dit wordt beperkt positief beoordeeld voor beide referentiesituaties (+1).

Effecten ten gevolge van lozing van afvalwater

Ter hoogte van de zone voor natuur zal de bestaande/referentiesituatie met betrekking tot afvalwater niet wijzigen (0).

Door de uitbreiding van het bedrijventerrein zal er bijkomend afvalwater geproduceerd worden. Gelet op de aard van de activiteiten zal het hoofdzakelijk gaan om huishoudelijk afvalwater en bedrijfsafvalwater van huishoudelijke aard. Gelet op de aard van de activiteiten van beide bedrijven (logistiek en transport) wordt geen aanzienlijke hoeveelheid bedrijfsafvalwater verwacht.

Het huishoudelijke afvalwater zal via de openbare riolering op de RWZI van Neeroeteren geloosd worden. Voor het bedrijfsafvalwater worden via de omgevingsvergunning specifieke afspraken met bedrijven en VMM gemaakt over het lozen van bedrijfsafvalwater. Als bedrijven uitbreiden en hiervoor een nieuwe vergunning aanvragen of voor nieuwe bedrijven, wordt door VMM nagegaan of het afvalwater mag geloosd worden op riolering. Ook wordt bekeken of het bedrijf haar afvalwater zelf dient (voor) te zuiveren en waarop het effluent dan dient te lozen. Ook lozingsnormen worden vastgelegd. Het effect wordt beperkt negatief (-1) beoordeeld voor beide referentiesituaties.

13.6.2.2 Deelplan 2

Ten aanzien van de juridische referentiesituatie (natuurgebied) zijn er geen wijzigingen op vlak van verhardingsgraad, afwatering of structuurkwaliteit te verwachten. In vergelijking met een natuurgebied betekent een herbesteding naar bouwvrij agrarisch gebied dat er mogelijk meer uitloging (door bemesting) is. Er zal echter voldaan worden aan de geldende regelgeving en normen en de uitloging is gelijkaardig aan deze in de omringende percelen. Bovendien wordt het deelplan

begrensd door landbouwgebied en wegenis, waardoor het bijkomende effect als verwaarloosbaar beschouwd kan worden.

14 ***Bijlagen***

14.1 ***Bijlage 1: kaart bestaande feitelijke toestand (orthofoto) en kaart juridisch planologische toestand***

14.2 *Bijlage 2: bespreking adviezen en inspraakreacties startnota*

De startnota van het PRUP 'Uitbreiding regionaal bedrijventerrein Opglabbeek t.h.v. Scania Parts Logistics en Weltjens Transport nv' kon publiek geraadpleegd worden van 10/09/2018 tot en met 08/11/2018. Op 17/10/2018 vond een participatiemoment plaats te Opglabbeek. Verder werd advies gevraagd over de startnota aan de adviesinstanties zoals vermeld in Bijlage het uitvoeringsbesluit (horende bij Wijzigingsdecreet omtrent integratie MER-RUP).

De verschillende adviezen, opmerkingen en het participatiemomenten worden hierna besproken. Er wordt aangegeven waar zaken in het RUP zullen worden verwerkt; welke opmerkingen geen betrekking hebben op het planniveau; enz.

Adviezen startnota

Adviesinstantie	Samenvatting advies	Bespreking advies
Fluxys NV	Onze maatschappij bezit geen aardgasvervoerinstallaties die beïnvloed worden door uw aanvraag. Wij hebben bijgevolg geen bezwaar.	/
Gemeente Opglabbeek	Het college van burgemeester en schepenen geeft een gunstig advies aan de startnota van het PRUP.	/
Provincie Limburg – Water en domeinen	<p>Het wateradvies is voorwaardelijk gunstig. Er worden geen betekenisvolle schadelijke effecten op het milieu verwacht voor zover volgende voorwaarden worden opgenomen in het RUP:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er moet onderzocht worden wat de eigendomssituatie van de buffergracht is, en in welke vorm deze gracht moet blijven bestaan. - Gezien meer dan 1.000 m² verhard zal worden, moeten volgende voorwaarden voldaan worden: <ul style="list-style-type: none"> o Er moeten infiltratieproeven uitgevoerd worden in de zone waar men regenwater wenst op te vangen om de infiltratiecapaciteit van de bodem en de dimensionering van de infiltratiebekkens te kunnen bepalen o Er dient een inschatting gemaakt te worden van de hoogste grondwaterstand o Bij het uitvoeren van infiltratie/buffering moet voor nieuwe structuren steeds gekozen worden voor open waterstructuren zoals wadi's en grachten. 	Dit werd reeds opgenomen als aandachtspunten binnen de scoping voor de discipline water. Dit wordt dus sowieso meegenomen in de verdere procedure.

Adviesinstantie	Samenvatting advies	Bespreking advies
	<ul style="list-style-type: none"> ○ De zate van eventueel nieuwe wegen moet worden verbreed zodat een grachtensysteem voorzien kan worden naast de weg. Bestaande grachten dienen behouden te worden. ○ Ook de bestaande wegenis, gebouwen en andere verharding moet afwateren naar de aan te leggen open infiltratievoorzieningen. ○ Er moet in de bouwvergunning een dwarsprofiel van het infiltratie/bufferbekken bijgebracht worden met het niveau van de inloop en eventuele overloop. - De ruimte voor water die moet gecreëerd worden onder de vorm van open waterbergingszones, moet binnen elk van de vooropgestelde zoneringen in dit RUP mogelijk zijn. 	
<p>Agentschap Innoveren en Ondernemen</p>	<p>Het Agentschap heeft volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De ruimtelijke problematiek en de uitbreidingsvraag van Scania moet duidelijker worden getoond met orthofoto's (cfr presentatie bij startvergadering GRUP Donderslagheide & Grote Heide). - Uitbreidingsnood van Scania duidelijker formuleren in de vorm van een min en max hectare industriegrond die zij nodig hebben direct grenzend aan hun perceel in functie van hun groeipotentieel/businessplan met maximale tijdshorizon van 15 jaar. - Huidige inname van industriegebied en uitbreidingsvraag van Weltjens duidelijk op orthofoto weergeven. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dit zal verduidelijkt worden. Het voorontwerp RUP zal een duidelijke plan van de feitelijke toestand omvatten orthofoto met de ruimtevragen van beide bedrijven. - De omvang van de bijkomende oppervlakte zal gemotiveerd worden. Het bedrijf werkt als één logistiek geheel. De uitbreiding kan niet op een afzonderlijke locatie, los van het bestaande bedrijf, gerealiseerd worden. Het bedrijf kan zich ook niet op een ander deel binnen het industriegebied vestigen, aangezien er nergens op er industriegebied nog een aaneengesloten terrein aanwezig is met een voldoende ruime oppervlakte. Bijkomende motivatie voor de uitbreidingsvraag wordt toegevoegd. - Zal worden meegenomen bij opmaak voorontwerp RUP
<p>Agentschap Natuur en Bos</p>	<p>Gunstig advies.</p> <p>Inzake de compensatie voor het HAG geeft ANB aan dat deze compensatie bij voorkeur gebeurt binnen niet-groene bestemmingen.</p>	<p>Aangeven dat overleg lopende is om te bekijken welke zonevremde landbouwgebieden ingezet kunnen worden voor compensatie HAG. Dit overleg gebeurt eveneens integraal met ANB.</p>

Adviesinstantie	Samenvatting advies	Bespreking advies
Departement Omgeving	<p>De dienst heeft volgende inhoudelijke opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het onderzoek naar de delfstoffenwinning voor het gebied binnen de contouren van het RUP moet beschouwd worden als een redelijk alternatief en moet onderzocht worden in het geïntegreerd planproces. - Dit is dus beslist beleid (aan te passen in § 12 scoping) en men stelt voor de scope van het onderzoek uit te breiden. 	<p>Het RUP wordt opgemaakt met als doel de uitbreiding mogelijk te maken van de bestaande bedrijfssites van twee regionale bedrijven, die gelegen zijn op industrieterrein 'Opglabbeek', waarvan één volgend uit planologisch attest. Het RUP wenst hierbij een efficiënt ruimtegebruik te realiseren en enkele ruimtelijke randvoorwaarden op te leggen.</p> <p>De deputatie heeft in zitting van 20 maart 2019 beslist om het planningsproces verder te zetten zonder referentiescenario en enkel als een uitbreiding van het bedrijventerrein Opglabbeek in functie van de bedrijven Scania en Weltjens. De plandoelstellingen worden dus niet aangepast. De uitbreiding van het bedrijf Scania (en ook Weltjens) blijven prioritair voor de provincie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • conform de afspraken op de vergadering van 12 september 2017 om het lopende dossier van het gewestelijk RUP van de ontginning en de uitbreiding van het bedrijf Scania op te splitsen en via aparte processen te voeren; • conform de intentieverklaring van de deputatie op 28 september 2017 om het geïntegreerd planningsproces voor Scania op te starten; • ... <p>Het Complex Project Donderslagheide voert zijn procedure, onderzoekt de effecten van de ontginning en indien nodig overruled het gewestelijk RUP het provinciaal RUP.</p>
VMM	De VMM is niet bevoegd om in het kader van de watertoets advies te geven over dit dossier.	/
AWV	<p>Het agentschap heeft volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In het onderzoeksgebied is een bufferbekken van AWV opgenomen. Wat is de visie voor dit bekken (behoud, verplaatsen, ...)? - De huidige toegang langs de gewestweg voor Weltjens zal op lange termijn niet behouden kunnen blijven. Het lijkt aangewezen om te onderzoeken of de volledige site kan ontsluiten via de Bedrijfsstraat (herorganisatie van de verkeersstroom op het bedrijfsp perceel). 	<p>Hierover zal verder terugkoppeling plaatsvinden met AWV. Er zal bekeken worden of het een mogelijkheid is het bekken te verplaatsen zodat het bedrijf kan uitbreiden in aansluiting met de huidige bedrijfsactiviteiten.</p> <p>Dit wordt verder meegenomen in het kader van uitwerking voorontwerp RUP – effectenbespreking.</p>

Adviesinstantie	Samenvatting advies	Bespreking advies
Defensie	Het projectgebied bevindt zich in een “rode zone” (vluchten op lage hoogte schietveld Helchteren/ Pampa Range). Defensie zou binnen deze industriezone akkoord kunnen gaan met een maximale bouwhoogte van 80m (AGL). Advies betreft wel degelijk bouwhoogte.	Advies wordt meegenomen in voorschriften RUP.
De Lijn	Geen inhoudelijke opmerkingen	/
Procoro	<ul style="list-style-type: none"> - Het verschil tussen het plangebied en het onderzoeksgebied is doorheen het document niet duidelijk gesteld. Het plangebied zal het resultaat zijn van het onderzoeksgebied. - Voor het bedrijf Weltjens kan enkel de korte termijn voorzien worden als plangebied. Er wordt dus beter gesproken over een inrichtingsvariant. - De verantwoording voor de uitbreiding van Scania ontbreekt. Het betreft een grote oppervlakte. Ook is er niet verantwoord waarom het niet op een andere manier kan. 	<p>Dit zal verduidelijkt worden. Het plangebied is een verfijning van het onderzoeksgebied.</p> <p>In het voorontwerp zal de contour van het onderzoeksgebied verder verfijnd worden tot een contour plangebied. Voor Weltjens zal de totale uitbreiding van de oppervlakte afgestemd zijn op uitbreiding visie korte termijn. Echter het is mogelijk dat de contour anders wordt ingetekend dan op plannen korte termijn opdat een andere indeling ruimtelijk efficiënter kan zijn o.a. omwille van mogelijke verplaatsing bufferbekken langs N76.</p> <p>Het bedrijf werkt als één logistiek geheel. De uitbreiding kan niet op een afzonderlijke locatie, los van het bestaande bedrijf, gerealiseerd worden. Het bedrijf kan zich ook niet op een ander deel binnen het industriegebied vestigen, aangezien er nergens op er industriegebied nog een aaneengesloten terrein aanwezig is met een voldoende ruime oppervlakte. Bijkomende motivatie voor de uitbreidingsvraag wordt toegevoegd.</p> <p>De omvang van de bijkomende oppervlakte zal gemotiveerd worden.</p>
Agentschap Onroerend Erfgoed	Geen opmerkingen	/

Opmerkingen en adviezen raadpleging bevolking

NR	Samenvatting advies/opmerking	Bespreking advies/opmerking
Eigenaar percelen en eigenaar ontginnersbedrijf	<ul style="list-style-type: none"> - Ontginning dient onderdeel van het plan te zijn. <ul style="list-style-type: none"> o Het aspect ontginning dient opgenomen te worden in de methodiek van het effectenrapport. o Vervolgens dient dit vertaald te worden in stedenbouwkundige voorschriften teneinde de mogelijkheid tot ontginning te verankeren. o Ontbreken van koppeling tussen het PRUP en de onteigening die via het complex project gerealiseerd wordt. o Onder plandoelstellingen dient de ontginning aangevuld te worden. Bouwhoogte van Scania wordt beperkt tot 12m boven maaiveld. Na ontginning zou er een lager maaiveld gerealiseerd kunnen worden waardoor Scania een hogere bouwhoogte kan hanteren, wat het zuinig ruimtegebruik ten goede zou komen. - Herbekijken van de locatie van de watervoorzieningen, zodat dit de ontginning niet in het gedrang brengt. - Restperceel ten oosten van ‘uitbreiding Scania’ opnemen in de eerste fase van de ontginning. - Kosten voor archeologienota - Verduidelijken berekening landbouwimpactwaarde. 	<p><i>Zie bespreking advies Departement Omgeving.</i></p> <p>Er zijn nog geen voorschriften. Er is nog geen bouwhoogte vastgelegd. Locatie watervoorzieningen bedrijf zijn niet vastgelegd met het RUP. Huidige situatie (gewestplan) legt echter geen bouwhoogte vast.</p> <p><i>Zie bespreking advies Departement Omgeving.</i></p> <p>Procedure archeologienota staat los van RUP. Aanvrager vergunning en m.a.w. opdrachtgever archeologienota betaalt kosten. Voor beschrijving van de impact op landbouw dienen standaard richtlijnen gevolgd te worden.</p>
Bedrijf Weltjens	<p>Het bedrijf heeft volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plancontour dient aangepast te worden in functie van de eigendomssituatie Weltjens - Ruimtelijke behoefte werd niet voldoende in beeld gebracht - Verschillende tekstuele aanpassingen: Oppervlakte van het bestaande bedrijf werd verkeerd weergegeven, aantal gestalde vrachtwagens, ... 	<p>In het voorontwerp zal de contour van het onderzoeksgebied verder verfijnd worden tot een contour plangebied. Voor Weltjens zal de totale uitbreiding van de oppervlakte afgestemd zijn op uitbreiding visie korte termijn. Echter het is mogelijk dat de contour anders wordt ingetekend dan op plannen korte termijn opdat een andere indeling ruimtelijk efficiënter kan zijn o.a. omwille van mogelijke verplaatsing bufferbekken langs N76.</p>

Opmerkingen en adviezen raadpleging bevolking - participatiemoment

NR	Vraag	Antwoord initiatiefnemer
	<ul style="list-style-type: none"> - De grens van het plangebied ter hoogte van uitbreidingszone Weltjens is niet helemaal duidelijk. Waarom worden niet de volledige terreinen van de huidige landbouwbedrijven meegenomen? Nu worden deze doorsneden. Op deze manier zou in de toekomst een landbouwbedrijfsgebouw vlak naast een (bufferzone) van een industrieterrein kunnen komen liggen. - Het onderzoeksgebied omvat een uitbreidingszone voor Weltjens in het westen en een uitbreidingszone voor Scania in het oosten. Het echter niet duidelijk waarvoor er een zone wordt meegenomen in het onderzoeksgebied tussen beide uitbreidingszones. - Is het ook mogelijk bezwaren en opmerkingen te formuleren tijdens het tweede openbaar onderzoek? - De ontginning die de gronden ten noorden en ter hoogte van Scania wenst te ontginnen, heeft een vraag m.b.t. ontginning. Het ontginningsproces is momenteel onderdeel van een 'Complex project' op Vlaams niveau. Over dit complex heeft nog geen startbeslissing plaatsgevonden. De ontginning zou daarom willen vragen dat ontginnen mee wordt onderzocht in het milieuonderzoek van dit RUP. - Verder wenst de ontginning aan te geven dat er met het bedrijf Scania mogelijkheden zijn afgetoetst rond bouwen in de diepte na de ontginning. Wanneer de grond is ontgonnen wordt deze terug opgevuld tot een diepte tussen ca. -2m en -6m. Het bedrijf kan in de diepte hierop vervolgens bouwen, doch dit kan echter enkel als één 	<ul style="list-style-type: none"> - In de startnotafase wordt gewerkt met een onderzoeksgebied om indicatie te geven van het latere plangebied. Op basis van onderzoek en opmerkingen en advisering wordt het plangebied concreter afgebakend in de latere fases van het PRUP (bv. VO PRUP). - Beide uitbreidingszones worden met elkaar verbonden door een groenbuffer en de zones worden ook voorzien van een groenbuffer. Deze groenbuffer zal het noordelijk deel van het industriegebied scheiden van het landschap. Bijkomend wordt in de zone tussen de twee uitbreidingszones ruimte voorzien voor de aanleg van een waterbekken ter compensatie van de verharding van de wegen in het industriegebied. Dit is een lopend dossier. - Ja. - In de nieuwe RUP-procedure wordt het milieuonderzoek en de opmaak van het RUP op elkaar afgestemd. Er kan m.a.w. enkel een milieuonderzoek plaatsvinden over het planvoornemen. Ontginning is geen onderdeel van het planvoornemen van het provinciaal RUP. Ontginning is een bevoegdheid die op Vlaams niveau wordt bekeken. Indien u uw bezorgdheid formuleert als een formeel advies n.a.v. dit openbaar onderzoek dan wordt dit behandeld in de scopingfase.

NR	Vraag	Antwoord initiatiefnemer
	<p>aaneengesloten geheel. Vanaf wordt aangevangen met de bouw op maaiveld niveau kan niet meer overgeschakeld worden naar bouwen in de diepte.</p> <p>- Wordt de aansnijding van herbevestigd agrarisch gebied gecompenseerd?</p>	<p>Een eventuele ontginning is achtergrondinformatie voor het milieuonderzoek van dit PRUP. Er wordt rekening gehouden met twee referentiesituaties (beginsituaties): één waarin vooraleer de uitbreiding van bedrijvigheid plaatsvindt, de grond ontgonnen en terug deels aangevuld werd en één waarin dit niet het geval is.</p> <p>- Het is één van de doelstellingen van het RUP om het herbevestigd agrarisch gebied te compenseren. Bij voorkeur vindt de compensatie plaats nog binnen hetzelfde planinitiatief. Indien procedureel en omwille van timing niet mogelijk zal de feitelijke compensatie in een ander planproces plaatsvinden. Het onderzoek naar de selectie van een compensatiegebied gebeurt in dit planproces. Overleg met de actoren is gepland</p>

14.3 ***Bijlage 3: VR-toets***

14.4 ***Bijlage 4: grafisch plan***

14.5 ***Bijlage 5: plan-MER***

