

## RAPPORT

# Screening PRUP Prioritair regionaal bedrijventerrein Opglabbeek

Opglabbeek Zuid 1

Klant: Provincie Limburg

Referentie: I&BFP1592R001D01

Versie: 01/Concept

Datum: 13 februari 2017



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Schaliënhoevedreef 20D  
B-2800 Mechelen  
Belgium  
Industry & Buildings  
Trade register number: 56515154

+32 15 40 5656 **T**

+32 15 21 1134 **F**

info.mechelen@be.rhdhv.com **E**

royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Screening PRUP Prioritair regionaal bedrijventerrein Opglabbeek

Ondertitel:

Referentie: I&BFP1592R001D01

Versie: 01/Concept

Datum: 13 februari 2017

Projectnaam:

Projectnummer: FP1592

Auteur(s): Sofie Fabri

Opgesteld door: MER-deskundigen en -medewerkers

Gecontroleerd door: Marieke Gruwez

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Provinciaal RUP Prioritair  
regionaal bedrijventerrein



## Disclaimer

*No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.*

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Verzoek tot raadpleging	7
1.2	Methodologie	8
<b>2</b>	<b>Beschrijving en afbakening plangebied</b>	<b>9</b>
2.1	Aanleiding	9
2.2	Situering en begrenzing	12
2.3	Gewenste toestand	13
2.3.1	Doelstellingen, reikwijdte en detailleringsgraad plan	13
2.3.2	Voorstel van invulling	13
<b>3</b>	<b>Juridische en beleidsmatige context</b>	<b>17</b>
3.1	Juridische context	17
3.1.1	Gewestplan	17
3.1.2	Ruimtelijke uitvoeringsplannen	18
3.2	Beleidsmatige context	19
3.2.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	19
3.2.2	Ruimtelijk Structuurplan provincie Limburg (RSPL)	20
3.2.3	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Opglabbeek (GRS)	25
3.2.4	De bestemming van bijkomende regionale bedrijventerreinen kadert in het SALK	27
3.2.5	Onderzoek naar mogelijke zoekzones voor bijkomende regionale bedrijventerreinen	29
<b>4</b>	<b>Onderzoek naar aanzienlijke milieueffecten</b>	<b>31</b>
4.1	Discipline Bodem	32
4.1.1	Beschrijving en analyse	32
4.1.2	Plangeïntegreerde maatregelen	33
4.1.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	33
4.1.4	Beoordeling	33
4.2	Discipline Water	34
4.2.1	Beschrijving en analyse	34
4.2.2	Plangeïntegreerde maatregelen	38
4.2.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	38
4.2.4	Beoordeling	40
4.3	Discipline Mens – mobiliteit	41
4.3.1	Beschrijving en analyse	41
4.3.2	Plangeïntegreerde maatregelen	52
4.3.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	52
4.3.4	Beoordeling	58
4.4	Discipline Geluid en trillingen	60
4.4.1	Beschrijving en analyse	60

4.4.2	Plangeïntegreerde maatregelen	61
4.4.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	61
4.4.4	Beoordeling	66
4.5	<b>Discipline Lucht</b>	<b>67</b>
4.5.1	Beschrijving en analyse	67
4.5.2	Plangeïntegreerde maatregelen	69
4.5.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	69
4.5.4	Beoordeling	72
4.6	<b>Discipline Fauna en flora</b>	<b>73</b>
4.6.1	Beschrijving en analyse	73
4.6.2	Plangeïntegreerde maatregelen	76
4.6.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	77
4.6.4	Beoordeling	77
4.7	<b>Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</b>	<b>78</b>
4.7.1	Beschrijving en analyse	78
4.7.2	Plangeïntegreerde maatregelen	82
4.7.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	82
4.7.4	Beoordeling	83
4.8	<b>Discipline Licht</b>	<b>84</b>
4.8.1	Beschrijving en analyse	84
4.8.2	Plangeïntegreerde maatregelen	85
4.8.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	85
4.8.4	Beoordeling	86
4.9	<b>Discipline Mens – ruimtelijke aspecten</b>	<b>87</b>
4.9.1	Beschrijving en analyse	87
4.9.2	Plangeïntegreerde maatregelen	88
4.9.3	Onderzoek naar aanzienlijke effecten	88
4.9.4	Beoordeling	93
<b>5</b>	<b>Grensoverschrijdende effecten</b>	<b>94</b>
<b>6</b>	<b>Cumulatieve effecten met bestaand bedrijventerrein</b>	<b>94</b>
6.1.1	Met bestaand bedrijventerrein	94
6.1.2	Met Overige zoekzones	95
<b>7</b>	<b>Besluit</b>	<b>95</b>
Illustraties	Illustratie 2.1: Situering plangebied op wegenkaart (geopunt.be).....	12
	Illustratie 3.1: Situering plangebied op Gewestplan.....	18
	Illustratie 3.2: Situering BPA's .....	19
	Illustratie 3.3: Gewenste ruimtelijke structuur Nieuwe Kempen .....	27
	Illustratie 4.1: Bodemkaart (Geopunt.be) .....	32

<b>Illustratie 4.2: Watertoetskaart: infiltratiegevoelige bodems (bruine overlay) (Geopunt.be)</b>	<b>34</b>
<b>Illustratie 4.3: Watertoetskaart: grondwaterstromingsgevoeligheid (Geopunt.be)</b>	<b>35</b>
<b>Illustratie 4.4: Watertoetskaart: overstromingsgevoelige bodems (Geopunt.be)</b>	<b>36</b>
<b>Illustratie 4.5: VMM zoneringsplan/ milieu-impacttoetskaart</b>	<b>37</b>
<b>Illustratie 4.6: Inventarisatie functionele fietsroutes in buurt van het studiegebied, uit Mobiliteitsplan</b>	<b>42</b>
<b>illustratie 4.7: Inventarisatie recreatieve fietsroutes in buurt van het studiegebied, uit Mobiliteitsplan</b>	<b>42</b>
<b>Illustratie 4.8: Voorstel tot wijziging lijnvoering OV binnen bedrijvenzone, uit Mobiliteitsplan</b>	<b>43</b>
<b>Illustratie 4.9: Wegcategorisering, uit Mobiliteitsplan</b>	<b>44</b>
<b>Illustratie 4.10: Weg naar Zwartberg (Bron: Streetview)</b>	<b>45</b>
<b>Illustratie 4.11: Industrierweg-Noord (Bron: Streetview)</b>	<b>45</b>
<b>Illustratie 4.12: Bovenlokaal fietsrouten netwerk, toestand fietsinfrastructuur 2012</b>	<b>45</b>
<b>Illustratie 4.13: Fietsknooppuntennetwerk rondom de site</b>	<b>46</b>
<b>Illustratie 4.14: Bereikbaarheid plangebied – fietsers</b>	<b>46</b>
<b>Illustratie 4.15: Bereikbaarheid plangebied – openbaar vervoer</b>	<b>47</b>
<b>Illustratie 4.16: Bereikbaarheid Plangebied – auto</b>	<b>48</b>
<b>Illustratie 4.17: Uitsnede Regionaal Vrachtroutennetwerk Vlaanderen</b>	<b>49</b>
<b>Illustratie 4.18: Bereikbaarheid plangebied – vrachtverkeer</b>	<b>49</b>
<b>Illustratie 4.19: Huidig druktebeeld, ochtendspits (pae/u)</b>	<b>51</b>
<b>Illustratie 4.20: Huidig druktebeeld, avondspits (pae/u)</b>	<b>51</b>
<b>Illustratie 4.21: Toekomstig druktebeeld, ochtendspits (pae/u)</b>	<b>56</b>
<b>Illustratie 4.22: Toekomstig druktebeeld, avondspits (pae/u)</b>	<b>56</b>
<b>Illustratie 4.23: Geluidsbelasting Lden 2011 (boven) en Lnight 2011 (onder)</b>	<b>60</b>
<b>Illustratie 4.24: Aanduiding toetspunten en 3 zones voor plaatsing oppervlaktebron</b>	<b>62</b>
<b>Illustratie 4.25: Geluidsniveaus wijziging verkeersintensiteiten. (Bron: Achtergrondinformatie over luchtverontreinigingen en geluidshinder afkomstig van gemotoriseerd verkeer, LNE)</b>	<b>65</b>
<b>Illustratie 4.26: Schaal voor de waargenomen ernst van geluidstoename</b>	<b>66</b>
<b>Illustratie 4.27: Luchtkwaliteit in een stedelijke omgeving en in de buurt van een (snel)weg</b>	<b>67</b>
<b>Illustratie 4.28: Gemiddeld gehalte aan PM10 in 2013 (<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>) (Atmosys)</b>	<b>68</b>
<b>Illustratie 4.29: Gemiddeld gehalte aan NO<sub>2</sub> in 2013 (<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>) (Atmosys)</b>	<b>69</b>
<b>Illustratie 4.30: Windrozen voor het station Antwerpen-Luchtbal (wind komende van)</b>	<b>70</b>
<b>Illustratie 4.31: Habitats Biologische waarderingskaart r (Geopunt.be)</b>	<b>74</b>
<b>Illustratie 4.32: Faunistisch belangrijk gebied (BWK, Geopunt.be)</b>	<b>75</b>

Illustratie 4.33: Bijzonder broedvogelgebied Risicoatlas vogels-windturbines (INBO, 2015)	76
Illustratie 4.34: Zicht naar het westen vanop kruispunt van Weg naar Zwartberg met voetgangersweg richting bestaand industriegebied (Google Streetview augustus 2013).	78
Illustratie 4.35: Zicht naar het oosten vanop de Resedastraat met op de voorgrond sportterreinen die buiten het plangebied vallen (Google Streetview augustus 2013).....	79
Illustratie 4.36: Relictzones (grijze overlay) en ankerplaatsen (groene contour) volgens de Landschapsatlas (Geopunt.be) .....	80
Illustratie 4.37: Locatie CAI gegevens (roze overlay) (geo.onroerendergoed.be) .....	81
Illustratie 4.38: Beschermde landschappen en erfgoedwaarden in omgeving plangebied (geo.onroerendergoed.be).....	81
Illustratie 4.39: Lichthinderkaart (lichthinderkaart.vvs.be).....	85
Illustratie 4.40: Luchtbeeld huidig ruimtegebruik (bron: geopunt.be – luchtfoto).....	88
Illustratie 4.41: Landbouwimpactkaart (dep. L&V – LIS 29 maart 2016).....	90
Illustratie 4.42: Oostelijk deel plangebied met overdruk voor lokale bedrijvigheid en zone voor hoogspanningsleiding.....	91
Illustratie 4.43: Diepe tuingedeelten westelijk deel plangebied. ....	92

## Tabellen

Tabel 4.1: Oppervlaktes zones .....	17
Tabel 4.1: Huidig druktebeeld.....	50
Tabel 4.2: I/C-verhouding huidig druktebeeld .....	52
Tabel 4.3: Verkeersgeneratie .....	53
Tabel 4.4: Distributiepatroon .....	54
Tabel 4.5: Absolute toename van de verkeersintensiteiten.....	54
Tabel 4.6: Relatieve toename van de verkeersintensiteiten .....	55
Tabel 4.7: Toekomstig druktebeeld .....	55
Tabel 8: I/C-verhouding toekomstig druktebeeld.....	57
Tabel 4.9: lijst met kengetallen "Onderzoek kengetallen geluidemissie in het Rijnmondgebied, 1999" categorie Kengetallen .....	61
Tabel 4.10: Resultaten geluidsmodellering met een oppervlaktebron van 1 ha met emissie 65 dB(A)/m <sup>2</sup> en toetsing aan de geluidsnorm in open lucht. Overschrijdingen zijn aangegeven in vet.....	63

## Figuren

Figuur 2.1: Situering plangebied op luchtfoto.....	9
Figuur 4.1: Topografie in de buurt van het plangebied.....	32
Figuur 2: Bereikbaarheid plangebied– vrachtverkeer .....	58



<b>Figuur 4.3: Habitat- en vogelrichtlijngebieden .....</b>	<b>73</b>
<b>Figuur 4.4: VEN-gebieden en natuurreservaten .....</b>	<b>73</b>
<b>Figuur 4.5: Biologische waarderingskaart .....</b>	<b>73</b>

## **Bijlagen**

### **Bijlage 4.1 Landbouwimpactstudie (LIS)**

## 1 Inleiding

De provincie Limburg wenst 20 à 25 ha regionaal bedrijventerrein te ontwikkelen in kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten in de provincie. Dit in uitvoering van de bindende bepalingen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg. Er is een studie 'Ruimte voor Bedrijvigheid in Limburg' (RuBeLim) uitgevoerd naar de geschiktheid van niet-bebouwde gronden, rekening houdend met verschillende randvoorwaarden.

Eén van de weerhouden zoekzones is de zoekzone Opglabbeek Zuid 1, waar men circa 25 ha regionaal bedrijventerrein wenst te ontwikkelen. Deze zoekzone wordt in voorliggende screeningsnota als uitgewerkt plangebied behandeld.

Volgens het decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid is voor dit plan een onderzoek naar milieueffecten of plan-MER-screening vereist. Die studie, kortweg screening genoemd, moet nagaan of een MER opgesteld moet worden. Dit dient te gebeuren wanneer er aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. Deze screening wordt ter goedkeuring voorgelegd aan verschillende adviesinstanties en na verkrijgen van de adviezen verstuurd naar de dienst Mer voor goedkeuring, al dan niet met opgenomen wijzigingen. Bij goedkeuring door de dienst Mer kan de provincie verder gaan met de opmaak van het PRUP.

De adviestermijn voor adviesinstanties en goedkeuringstermijn voor de dienst Mer bedragen telkens 30 kalenderdagen na ontvangst.

### 1.1 Verzoek tot raadpleging

Het voorliggende PRUP komt in aanmerking voor een verzoek tot raadpleging.

Een plan of programma, dat volgens het decreet van de Vlaamse Regering dd 12/10/2007 en de decreetswijziging van 8/05/2009, als een plan of programma gedefinieerd wordt, is van rechtswege plan-MER-plichtig indien:

A) Plannen of programma's die tegelijk:

- een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlage I, II en III opgesomde projecten (project-MER-plicht)
- niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden
- betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik

B) Een passende beoordeling moet opgemaakt worden voor plannen die niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden.

Het plan kan een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlage I,II en III opgesomde projecten. Het te ontwikkelen prioritair regionaal bedrijventerrein te Opglabbeek, in het economische knooppunten van Opglabbeek, bevat maximaal een totale oppervlakte van ca. 28 ha (kleiner dan 50 ha) als industrieontwikkeling waardoor deze ontwikkeling onder bijlage III valt. Van de totale oppervlakte is eveneens, als overdruk, een zone van ca. 5 ha voor lokale bedrijvigheid voorzien. De oppervlakte in het plan is in totaal (tuinzone, gemengd regionaal bedrijventerrein, overdruk lokaal bedrijvigheid, wegenis en groenbuffer) maximaal 33 ha en wordt beschouwd als een klein gebied op lokaal niveau. De ontwikkeling omvat eveneens de buffering en landschappelijke inpassing.

Het betreft een uitbreiding van het bestaande regionaal bedrijventerrein van ca. 230 Ha ( bron: VLAIO,)



Vermits het provinciaal RUP 'prioritair regionaal bedrijventerrein te Oplabbeek :

1. geen kader vormt voor projecten die een passende beoordeling behoeven (in overeenstemming met art. 4.2.1 van DABM),
2. Wel het kader vormt voor projecten opgesomd in de bijlage III bij het Besluit van de Vlaamse Regering van 1-3-2013 (rubriek 10a industrieterreinontwikkeling) maar Het PRUP een herbestemming op een klein gebied (2ha) ter uitbreiding van het bestaande regionaal gebied (ca. 230 Ha) op lokaal niveau inhoud,
3. Het houdt geen kleine wijziging in (omzetting van agrarisch gebied naar woongebied),
4. Geen aanzienlijke effecten zal veroorzaken voor de verschillende (MER)disciplines, zoals in volgende hoofdstukken uitvoerig is besproken.
5. Het heeft betrekking op de ruimtelijke ordening

Het plan is van rechtswege plan-m.e.r.-plichtig, gezien het plan een kader vormt voor een project uit bijlage I,II en III opgesomde projecten. Deze uitbreiding van ca. 28 ha bedrijventerrein (regionaal + lokaal) op een totaal van 230 ha, kan als een klein gebied van lokaal niveau worden beschouwd. Er kan bijgevolg een screening worden opgemaakt. De opmaak van een plan-MER is bijgevolg niet noodzakelijk.

## 1.2 Methodologie

De methodologie voor het opstellen van een MER-screening is qua opbouw en aanpak gebaseerd op de richtlijnen voor het opstellen van een MER. De diepgang van de analyses blijft echter beperkt.

De opbouw die gevolgd wordt, is:

### 1. Beschrijving van het RUP

In deze omschrijving wordt het RUP gesitueerd en afgebakend. Inhoudelijk wordt het ontwikkelingsperspectief, de voorliggende inrichtingsschets en het grafisch plan kort toegelicht. Per discipline wordt het studiegebied afgebakend in functie van verwachte reikwijdte van mogelijke effecten. Er zijn geen alternatieven in het RUP voorzien.

### 2. Beschrijving van de juridische en beleidsmatige context

Dit bevat relevante juridische en beleidsmatige context waartegen het RUP moet afgewogen worden met betrekking tot milieueffecten.

### 3. Effectbeschrijving

Op basis van het plan (inrichtingsmogelijkheden en voorschriften in het grafisch plan) worden mogelijke milieueffecten weergegeven. Per discipline worden de mogelijke effecten geanalyseerd en beoordeeld met de referentiesituatie als beoordelingsbasis. Bij de toetsing wordt een vergelijking gemaakt met het nulalternatief, dit is het alternatief waarbij wordt uitgegaan van de bestaande situatie. De planologische situatie in het plangebied is gelijk aan het huidige gebruik. Er wordt dan ook geen onderscheid gemaakt tussen het huidige gebruik en de planologische situatie.

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving en afbakening van het plangebied gegeven. Vervolgens komen in hoofdstuk 3 de juridische en beleidsmatige context aan bod. Hoofdstuk 4 onderzoekt de mogelijke gevoeligheden van het plangebied en de mogelijke milieueffecten van het plan. In hoofdstuk 5 worden de eventuele grensoverschrijdende effecten besproken waarna in hoofdstuk 6 een besluit geformuleerd wordt.

## 2 Beschrijving en afbakening plangebied

Figuur 2.1: Situering plangebied op luchtfoto

### 2.1 Aanleiding

Naar aanleiding van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en de actualisatie van het Ruimtelijk structuurplan Limburg waarbij taakstellingen voor bijkomende bedrijventerreinen waren opgenomen heeft het provinciebestuur het voornemen om drie bijkomende regionale bedrijventerreinen te bestemmen, met name in de economische knooppunten Houthalen-Helchteren, Opglabbeek en aan het kleinstedelijk gebied Bilzen. Dit in uitvoering van de bindende bepalingen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg (RSPL). Hiertoe is het provinciebestuur een onderzoek gestart naar de meest geschikte locaties voor bijkomende bedrijventerreinen.

Om de potenties op terrein voor bijkomende regionale bedrijventerreinen te onderzoeken wordt gewerkt in opeenvolgende stappen.

**In eerste instantie** werd een studie 'Ruimte voor Bedrijvigheid in Limburg' (RuBeLim) uitgevoerd. Daarin is op basis van een dynamisch ruimtemodel met diverse parameters een score toegekend aan alle denkbare ontwikkelingszones in de economische knooppunten. Deze studie geeft d.m.v. een score per vierkant van 1 ha de geschiktheid aan voor het geheel van de parameters, en dit volgens verschillende scenario's. In de eindconclusie zijn de twee meest geschikte omgevingen per scenario aangegeven voor elk van de economische knooppunten.

De doorvertaling van de bindende bepalingen van het RSPL kreeg meer armslag via het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK). Er werd ruimte gecreëerd om meerdere planningsprocessen in het kader van regionale bedrijvigheid gelijktijdig op te starten. Het SALK werd opgesteld naar aanleiding van de (aankondiging van de) sluiting van Ford Genk en de toeleveranciers. Hiermee engageerde de Vlaamse regering zich om in de planperiode 2013-2019 concrete acties en projecten te realiseren die de economische impact van de sluiting op korte termijn kunnen milderen. Anderzijds wordt met het plan op de middellange termijn een nieuw socio-economisch toekomstperspectief voor de provincie uitgezet. De deputatie beschouwt het SALK-uitvoeringsplan als een sterke kern waarrond het provinciaal beleid als een concentrische cirkel kan worden geweven en heeft het SALK verheven tot een provinciaal bestuurlijk kompas waarop het reguliere provinciaal beleid, de financiële meerjarenplanning, het provinciaal investeringsbudget, de inzet van de beschikbare financiële reserves worden geënt. De bijkomende bestemming van regionale bedrijventerreinen in Houthalen-Helchteren, Opglabbeek en aan het stedelijk gebied Bilzen kadert hierin.

**In een vervolproces** (alternatievenonderzoek) werden eind 2015 de zoekzones uit het RuBeLim nader bekeken, met als doel te komen tot een verantwoorde voorkeurslocatie of -locaties per economisch knooppunt.

In het onderzoek is rekening gehouden met de planningscontext, de ruimtelijke context, een visie op het economisch knooppunt en een eerste toetsing aan beleids- en informatiekaarten die inzicht bieden in mogelijke aandachtspunten vanuit milieu en omgeving. Gedurende het alternatievenonderzoek zijn de nodige gesprekken met de betrokken gemeentebesturen gehouden. Het alternatievenonderzoek vormde een eerste stap met overwegingen op hoofdlijnen, in de keuzen van het verdere te ontwikkelen gebied.

In deze voorstudie of alternatievenonderzoek is, door verder onderzoek en overleg, geprobeerd de zoekzones geografisch zo concreet mogelijk af te bakenen en zijn hierbij aandachtspunten vanuit milieu-,

beleids- en praktische overwegingen geformuleerd. Er is eveneens een consultatieronde opgezet, waarin ook aan omwonenden, maatschappelijke middenveldorganisaties en gemeentelijke adviesraden hun aandachtspunten konden formuleren. Op basis van deze overwegingen zijn de meest aangewezen locatie(s) bepaald, die verder onderworpen worden aan een milieueffectenscreening. Deze biedt nader inzicht in de mogelijke milieueffecten en te nemen maatregelen.

De beslissing tot de opmaak van het PRUP Prioritair regionaal bedrijventerrein werd door de deputatie genomen naar aanleiding van de goedkeuring van het 'locatieonderzoek voor nieuwe regionale bedrijventerreinen in de Specifieke Economische Knooppunten'.

Binnen de gemeente Opglabbeek zijn, op basis van het vooronderzoek, door de deputatie 3 gebieden geselecteerd voor verder onderzoek. Voor deze gebieden wordt dan ook een afzonderlijke screening opgemaakt. Aan de hand van ondermeer deze screenings heeft de provincie Limburg, in samenspraak met de gemeente, een zone gekozen voor de gewenste uitbreiding. Het is dus niet de bedoeling om meerdere terreinen te ontwikkelen. Zoals opgenomen in het RSPL zal er richtinggevend naar 25 hectare per economisch knooppunt gezocht worden. De zoekzone 'Opglabbeek Zuid 1' heeft van de 3 geselecteerde zones dus de voorkeur gekregen om te ontwikkelen als prioritair regionaal bedrijventerrein in het economisch knooppunt Opglabbeek.

Deze afweging is uitgevoerd op basis van verschillende aspecten. Naast de ruimtelijke en milieukundige afweging is er ondermeer een Landbouwimpactstudie (LIS) uitgevoerd door het departement Landbouw en Visserij (studie uitgevoerd in maart 2016 op basis van landbouwgegevens uit 2011-2012) voor de drie zoekzones binnen de gemeente Opglabbeek. Opglabbeek Zuid 1 komt als beste locatie naar voor. Dit gebied kende de minste milieueffecten en is het sterkst gebonden met het bestaande bedrijventerrein. Het lag dan ook het meest voor de hand om dit verder te ontwikkelen. Het bedrijventerrein kent eveneens een goede ontsluiting via de N76. Het deelgebied zuid 1 zal in deze screeningsnota uitgebreid besproken worden. De uitschakeling van de twee overige locatiealternatieven is uitgevoerd op basis van al de elementen. De knelpunten worden onderstaand kort opgesomd.

#### Deelgebied Oost:

*Indien dit gebied ontwikkeld wordt zal de inname van 1 perceel in het zuidwesten (ca. 2,6 ha) in functie van landbouw een hoge impact hebben. De inname van de overige percelen heeft een matige impact. De inbeslagname van waardevolle vegetatie en de afname in belevingswaarde en perceptieve kenmerken voor gebruikers van de fiets- en voetgangerswegen worden in deze zoekzone echter ook negatief beoordeeld. Er zullen door de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein namelijk zeer waardevolle vegetaties en leefgebied voor fauna ingenomen worden. Zelfs indien de zoekzone voor de ontwikkeling van habitatype 9120 en 9190 niet wordt meegenomen in de ontwikkeling van het industrieterrein, wordt het effect significant negatief beoordeeld. De ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein in de oostelijke zoekzone zou naast de inname van ecologisch waardevolle percelen ook zorgen voor een bijkomende structurele onderbreking in de ecologische verbinding tussen de aanwezige SBZ's. De ruimte als groene schakel tussen de zuidelijke en noordelijke groenstructuur wordt hierdoor aangetast.*



Illustratie 2.1: Situering Zoekzone oost op wegenkaart (geopunt.be)

**Deelgebied Zuid 2:**

Voor het deelgebied zuid 2 kon besloten worden dat de inname van het van het perceel in het oosten (ca. 3,2 ha) een hoge impact heeft. Voor één betrokken landbouwbedrijf is het effect wel significant. De inname van de overige percelen (ca. 3h a) heeft een lage impact. De ontsluiting als de beschikbare oppervlakte voor deze zoekzone was eveneens een knelpunt. Deze zone kan geen invulling geven aan de vraag van 25 ha waardoor eveneens andere zones dienen aangesneden te worden. Hierdoor zou een minder duurzaam ruimtegebruik in de hand gewerkt worden.

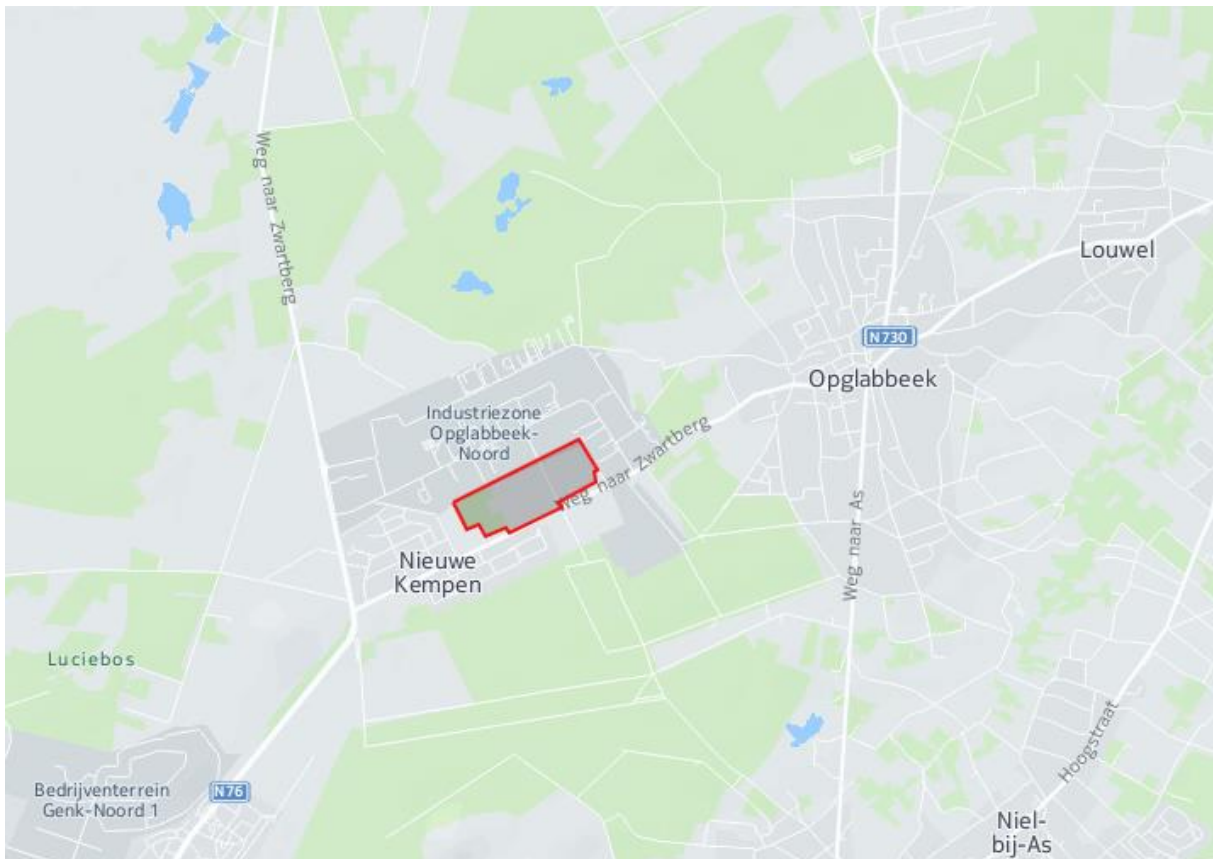


Illustratie 2.2: Situering zoekzone Zuid2 op wegenkaart (geopunt.be)

## 2.2 Situering en begrenzing

De gemeente Opglabbeek ligt in het centrum van de provincie Limburg, ten noorden van Genk en Hasselt. Opglabbeek behoort tot de regio 'Midden-Limburg'. Het plangebied situeert zich in het open landbouwgebied tussen het bestaande bedrijventerrein en de Weg naar Zwartberg.

De belangrijkste wegen voor de gemeente Opglabbeek zijn de N76 (verbindingsweg tussen Meeuwen-Gruitrode en Genk – E314), de N730 (verbindingsweg tussen Bree en Genk – E314) en de Weg naar Zwartberg – Weg naar Opoeteren. De overige wegen hebben een ontsluitende of verbindende functie op lokaal niveau.



Illustratie 2.3: Situering plangebied op wegenkaart (geopunt.be)

In figuur 2.1 wordt een beeld geschetst van de ligging van het plangebied. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt ca. 34 ha. Het plangebied is gelegen tussen het bestaand regionaal bedrijventerrein (ten noorden) en het woonlint langs de Weg naar Zwartberg.

Het RSPL geeft aan dat hier de potenties voor uitbreiding van het bestaand bedrijventerrein kunnen onderzocht worden. Een gebied van ongeveer 5 ha in het oosten van het plangebied wordt voorzien voor een lokaal bedrijventerrein. Het woonlint langs de Weg naar Zwartberg wordt niet geïncorporeerd in Het plangebied, echter één woonperceel zal deels worden ingenomen. Enkele grote percelen in landbouwgebruik zullen worden ingenomen, deze zijn echter niet aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied.

Het verkeer van en naar het bedrijventerrein is een belangrijk aandachtspunt. Het plangebied zal ontsluiten via het bestaande bedrijventerrein via Industrieweg Noord. Hoewel dit terrein rechtstreeks naar de N76 ontsloten is, wordt op vandaag al verkeersoverlast ervaren op de Weg naar Zwartberg.

## 2.3 Gewenste toestand

### 2.3.1 Doelstellingen, reikwijdte en detailleringsgraad plan

Het voorgestelde plangebied is een zone met een oppervlakte van ca. 34 ha voor een nieuw bijkomend regionaal bedrijventerrein met een oppervlakte van ca. 25 ha. Het sluit aan bij het huidige bedrijventerrein ten noorden en het eventueel geplande lokale bedrijventerrein van 5 ha in het oosten.

De gemeente vraagt om rekening te houden met de lokale bedrijven ten oosten van het plangebied (kleine en middelgrote ondernemingen) waarbij sterk verkeersgenererende activiteiten voorkomen.

Deze zone is bestemd voor bedrijven van regionaal belang die omwille van ruimtelijke en/of milieuredenen niet (meer) verweefbaar zijn met een multifunctionele stedelijke omgeving of een residentiële omgeving. Bijna volledig rondom het bedrijventerrein wordt eveneens een groenbuffer voorzien.

### 2.3.2 Voorstel van invulling

In onderstaande Illustratie wordt het voorliggende grafische plan weergegeven.



Algemene inrichtingsprincipes zijn onder meer:

- Er is veel aandacht voor de groenbuffer: het hele terrein wordt langs de zuidelijke en oostelijke rand gebufferd met een buffer van 25 m breedte, uitgevoerd als 1 geheel en in één beheer;
- Er is veel aandacht voor water: waterlopen, infiltratie, waterbuffering via grachten of beken, bij voorkeur gemeenschappelijk;
- Het type bedrijvigheid wordt omschreven;
- De eventuele vastlegging van de bouwhoogte is afhankelijk van de omgeving;
- De voorkeur gaat uit naar een goede ruimtelijke invulling met een hoog ruimtelijk rendement om zo weinig mogelijk open ruimte aan te snijden;
- Het plan voorziet voor de tuinen van particulieren een bestending van de huidige situatie;
- Kadastrale percelen worden gevolgd;
- Voor alle werken en handelingen wordt duurzaamheid nagestreefd, waarbij tenminste
  - o gestreefd wordt naar compact en zuinig ruimtegebruik.
  - o gestreefd wordt naar een maximale waterdoorlatendheid van de bodemverhardingen
  - o optimalisatie van de waterhuishouding voor het projectgebied wordt nagestreefd
  - o efficiëntie energiegebruik en gebruik van hernieuwbare energie wordt nagestreefd: isolatiewaarde, hernieuwbare energiebronnen,

### Zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein

Er worden enkele algemene principes gehanteerd door de provincie bij de inrichting van bedrijventerreinen. Het bedrijventerrein wordt op een kwaliteitsvolle wijze in de omgeving ingepast, wat het profiel en het imago van het bedrijventerrein ondersteunt.

Deze zone is bestemd voor bedrijven van regionaal belang die omwille van ruimtelijke en/of milieuredenen niet (meer) verweefbaar zijn met een multifunctionele stedelijke omgeving of een residentiële omgeving.

De bedrijven hebben één van volgende hoofdactiviteiten:

- Productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen
- Op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel
- Onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten
- Verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen
- Afvalverwerking met inbegrip van recyclage (geen schroothandel)
- Productie van energie

en volgende complementaire activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdactiviteiten:

- complementaire diensten, kantoorruimten, handelsruimten en/of toonzalen voor zover deze gekoppeld zijn aan bedrijvigheid die gevestigd is binnen deze bestemmingszone en voor wat betreft de vloeroppervlakte ondergeschikt zijn aan deze bedrijfsactiviteit;
- het inrichten van één enkele woongelegenheden voor bedrijfsleider, conciërge of bewakingspersoneel per bedrijfsvestiging, voor zover deze fysisch geïntegreerd is in het bedrijfsgebouw, en met een maximale bruto vloeroppervlakte van 200 m<sup>2</sup>;
- gemeenschappelijke functies inherent aan het functioneren van een regionaal bedrijventerrein (bv. vrachtwagentankstation, weegbrug, koerierdienst, medische dienstverlening ...)

Hoofdactiviteiten en complementaire activiteiten kunnen zowel uitgeoefend binnen hetzelfde bedrijf, als binnen een bedrijvencluster, voor zover aangetoond wordt dat de bedrijven binnen de bedrijvencluster op elkaar zijn aangewezen voor hun individuele bedrijfsexploitatie.

Inrichtingen of activiteiten die risico's op zware ongevallen voor mens en milieu inhouden, zijnde nieuwe seveso-inrichtingen, zijn niet toegestaan.

De volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

- zuivere kleinhandel;
- zuivere agrarische productie;
- autonome kantoren;
- verwerking en bewerking van mest of slib.

De deelzone op het grafisch plan aangeduid als 'zone met mogelijkheid voor lokale bedrijvigheid' (overdruk) is bovendien bestemd voor de vestiging van lokale bedrijven.

In uitvoering van het PRUP zal een uitgifteplan worden opgemaakt. Er zal een uitgiftecomité worden opgericht dat instaat voor de selectie van en onderhandeling met kandidaat bedrijven, in functie van de vereisten m.b.t. het regionaal of lokaal karakter en eventuele andere vestigingsvoorwaarden. De samenstelling van het uitgiftecomité is nog niet vastgesteld. Mogelijke actoren die hierbij betrokken zullen zijn:

- Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) Limburg
- Gemeenten
- Agentschap ondernemen
- ....

De gronden worden gefaseerd ontwikkeld. Een vergunning voor de realisatie van bedrijfskavels of bedrijfsgebouwen in de deelzone op het grafisch plan aangeduid als 'fase 2' kan slechts verleend worden voor zover:

- de aanvraag aantoont dat de gronden in de deelzone op het grafisch plan aangeduid als 'fase 1' reeds ontwikkeld werden: het volledige gebied dient ontsloten te zijn door gerealiseerde wegenis en tenminste 75% van de zone voor bedrijvigheid dient ontwikkeld te zijn;
- het voorwerp van de aanvraag eveneens betrekking heeft op de nog te ontwikkelen gronden in de deelzone op het grafisch plan aangeduid als 'fase 1': het volledige gebied dient ontsloten te worden door gerealiseerde wegenis en tenminste 75% van de zone voor bedrijvigheid dient ontwikkeld te worden.

Elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld rekening houdend met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en nagestreefde omgevingskwaliteit, rekening houdend met onder meer:

- de gegenereerde mobiliteitsseffecten;
- zorgvuldig ruimtegebruik. Daarbij wordt tenminste aandacht besteed aan:
  - binnen het plangebied aanwezige bedrijven dienen zich maximaal te herstructureren in functie van de optimale benutting van de reeds ingenomen percelen, vooraleer een uitbreiding op andere percelen binnen het plangebied kan goedgekeurd worden;
  - het bouwen in meerdere lagen daar waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat;
  - het maximaal groeperen van gebouwen waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat en het aansluitend op bestaande gebouwen uitbreiden;
  - de gemeenschappelijke organisatie van voorzieningen voor hemelwaterinfiltratie en –retentie;
  - het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor gebruikers en bezoekers;
  - de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen (bv. Gemeenschappelijk bedrijfsrestaurant, gedeelte vrachtwagenwasplaats ...);
- ruimtelijke samenhang van het hele gebied;
- het is verplicht:



- via een verzorgd materiaalgebruik en een aangepaste vormgeving te streven naar architecturaal aantrekkelijke projecten die geen storend element vormen t.a.v. de onmiddellijke omgeving;
- materialen te gebruiken die vanuit esthetisch standpunt verantwoord zijn en van duurzame aard zijn;
- alle buitengevels permanent af te werken als volwaardige gevels, uitgezonderd gemeenschappelijke gevels;
- de voorgevelbouwlijn is gelegen op minimum 12m uit de rooilijn. Constructies en afsluitingen zijn niet toegestaan in de strook tussen de rooilijn en de voorgevelbouwlijn. De strook tussen rooilijn en voorgevelbouwlijn dient ingericht als representatieve voortuinstrook met inbegrip van de noodzakelijke toegangen, circulatie- of parkeerruimte;
- kwalitatieve inrichting van het openbaar domein met zorg voor de wijze van ontsluiting en inrichting van de terreinen en gebouwen, voor het parkeergebeuren en voor voldoende groene ruimtes;
- publiciteit wordt beperkt en geïntegreerd in de globale architectuur van de gebouwen;
- parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in of op het bedrijfsgebouw, daar waar het beheer dit toelaat. Ondergronds parkeren wordt hierbij toegelaten, en indien technisch mogelijk vooropgesteld;
- elke bedrijfsvestiging dient in de opvang van de eigen parkeerbehoefte voor wagens en vrachtwagens voorzien op de eigen bedrijfskavel. Het is niet toegelaten bijkomende parkeergelegenheden te voorzien op het openbaar domein. Hiertoe dient de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning aan te tonen dat de nodige parkeerplaatsen voorzien worden om in de opvang van de dagelijkse parkeerbehoefte van de activiteiten te voorzien. Bij gezamenlijk of gedeeld parkeren dient de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen kwantitatief aangetoond te worden aan de hand van de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen.
- Laden en lossen gebeurt verplicht op de eigen bedrijfskavels en niet op het openbaar domein.

### **Zone voor groenbuffer**

De functie van de buffer bestaat uit een visuele afscherming en de buffering van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de omgeving, voornamelijk ten opzichte van de omliggende woningen. De buffer wordt beplant met dicht, streekeigen, hoog- en laagstammig groen.

### **Zone voor wegenis en openbaar domein**

Deze gronden zijn bestemd voor wegen met verkeersfunctie en de daarbij horende ruimtes, eventueel plaatselijk verruimd tot openbare parkeerplaats, voet- en fietspaden, subzones met verkeersarm of verkeersvrij karakter en openbaar groen.

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van het openbaar domein gebruikt worden, kunnen gebruikt worden volgens de voorschriften van de naastliggende bestemming en op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd worden t.a.v. de aanpalende functies.

### **Zone voor tuinen**

Deze zone is bestemd voor het behoud en de aanleg van tuinen bij de voorliggende woningen, voor de aanleg van groene ruimten met een privaat, openbaar of een semipubliek karakter, en bijhorende normale tuintuistrustingen.

De zone dient als tuin of groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd. De aanleg van verhardingen wordt beperkt toegelaten in functie van terrassen en de strikt noodzakelijke opritten en

toegangen tot de voorliggende woning en woningbijgebouwen. Alle verhardingen en constructies samen bedragen Max. 10% van de tuinzone van het betrokken perceel.

In onderstaande tabel worden de oppervlaktes per zone weergegeven.

Tabel 2.1: Oppervlaktes zones

	Oppervlakte (ha)		
	Fase 1	fase 2	Totaal
Zone Groenbuffer	2,57	1,13	3,70
Zone gemengd regionaal bedrijventerrein (inclusief wegenis, exclusief groenbuffer)	23,52	4,50	28,03
Overdruk lokale bedrijvigheid	4,28	-	4,28
Zone voor tuinzone	-	-	1,62
Zone voor wegenis	0,34	-	0,34
Totale oppervlakte plancontour	-	-	33,35

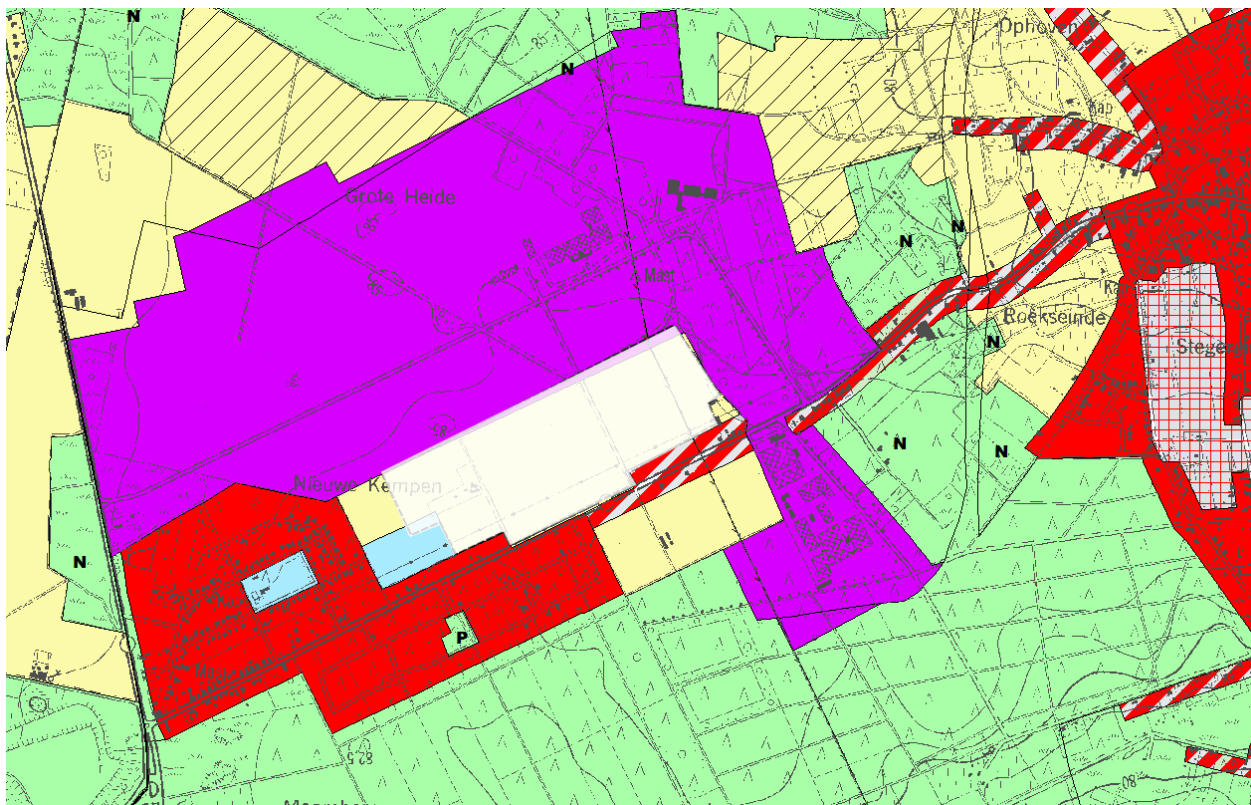
### 3 Juridische en beleidsmatige context

#### 3.1 Juridische context

##### 3.1.1 Gewestplan

De bestemming van het plangebied wordt geregeld door het gewestplan Limburgs Maasland' (KB 01/09/1980).

Het plangebied is grenzend aan industriegebied en aangeduid als agrarisch gebied op het gewestplan (Illustratie 2.3). Het woonperceel in het zuidwesten dat deels mee opgenomen wordt in het plangebied ligt eveneens in agrarisch gebied en is dus zonevreemd. In het westen is een beperkt deel van het plangebied aangeduid als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Ten zuiden is woongebied gelegen.



Illustratie 3.1: Situering plangebied op Gewestplan

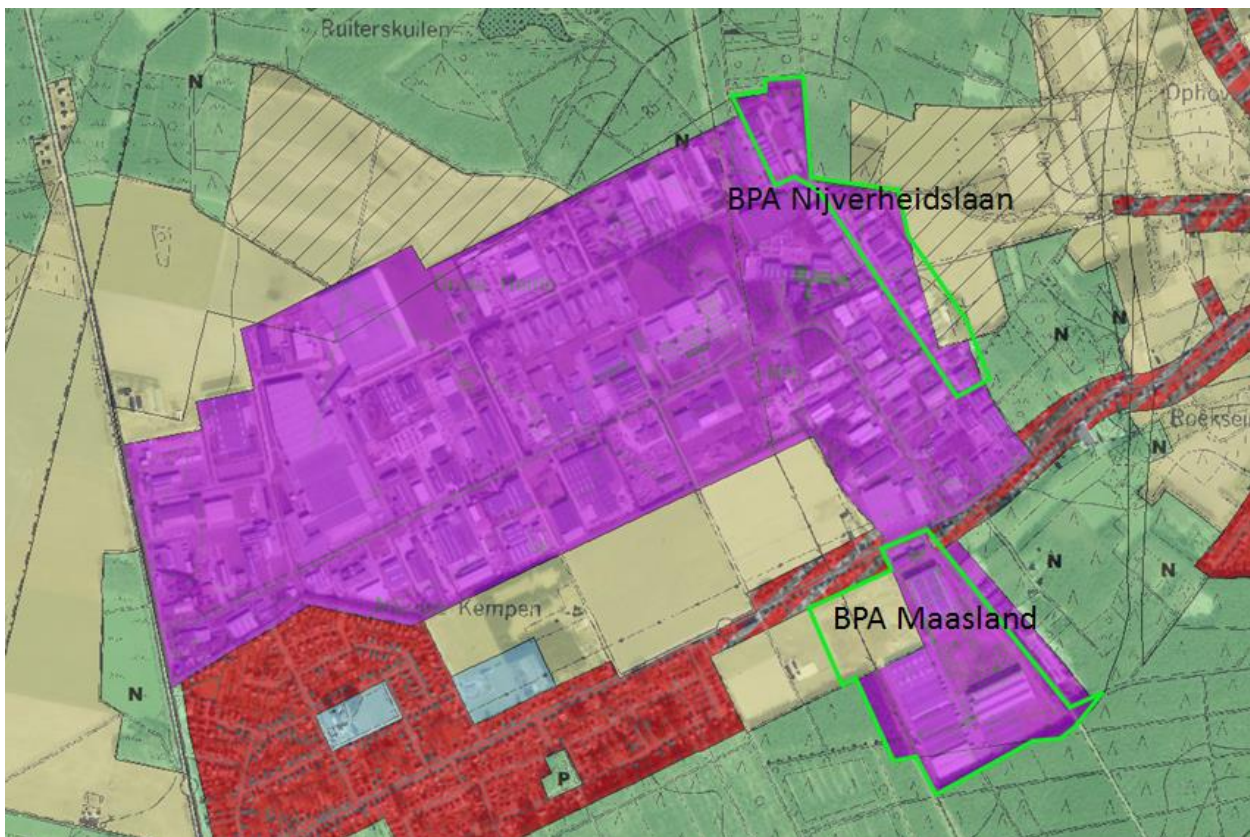
### 3.1.2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

Het agrarisch gebied binnen het plangebied werd niet herbevestigd als agrarisch gebied. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen Ruimtelijke uitvoeringsplannen gelegen.

In de directe omgeving zijn eveneens het **BPA Maasland** (dossier RP 990/71047/009.9, d.d.2002/03/22) en **BPA Nijverheidslaan** (dossier RP 990/71047/010.0, d.d., 2002/05/24) gelegen.

BPA Maasland is het kleinere gedeelte van het bedrijventerrein, ten zuiden van de Weg naar Zwartberg. Het werd opgemaakt in functie van een beperkte uitbreiding van het bestaand industrieterrein binnen agrarisch gebied, het mogelijk maken van de verdere sanering en een intern betere circulatie van de vroegere Velda-site.

Het BPA Nijverheidslaan werd opgestart met als doel de problematische perceelsdiepte van percelen aan de noord- en twee percelen aan de westzijde van de Nijverheidslaan op te lossen en alzo te komen tot een efficiënter ruimtegebruik. Het betreft een rechte trekken van de industriezone door middel van een ruiloperatie met landbouwgebied, waardoor een optimalere en meer economische verdeling van de gronden voor beide partijen bewerkstelligd werd.



Illustratie 3.2: Situering BPA's

## 3.2 Beleidsmatige context

### 3.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het ruimtelijke structuurplan Vlaanderen (RSV) is een beleidsdocument op gewestelijk niveau dat ook doorwerkt naar het ruimtelijk ordeningsbeleid op provinciaal en gemeentelijk niveau. Er wordt een ruimtelijk concentratiebeleid gevoerd voor economische ontwikkelingen, meer bepaald in de economische knooppunten en in de poorten. In het RSV is een bindende selectie gemaakt van de poorten, economische netwerken, stedelijke gebieden, en van specifieke economische knooppunten die niet in de poorten, netwerken of stedelijke gebieden vallen maar wel een belangrijke rol vervullen binnen de economische structuur van Vlaanderen. Voor Limburg betreft het:

- Het economische netwerk Albertkanaal waarin de stedelijke gebieden Hasselt-Genk en Bilzen en gemeenten Ham, Heusden-Zolder, Lanaken, Lummen, Tessenderlo, Beringen en Zutendaal een economische rol vervullen
- Het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk
- De structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Sint-Truiden en Tongeren, en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Beringen, Bilzen, Bree, Lommel, Maaseik, Maasmechelen en Neerpelt-Overpelt.
- De specifiek economische knooppunten Alken, Hamont-Achel, Houthalen-Helchteren, Dilsen-Stokkem en Opglabbeek
- De poort Genk, geselecteerd als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park buiten de zeehavens.

In de meest recente herziening van het RSV (2010) werd onder andere de taakstelling inzake bijkomende bedrijventerrein geactualiseerd voor de periode 2007 – 2012. Daarbij zijn de potentiële planningsinitiatieven opgelijst en geeft deze herziening aan dat deze tenminste moeten worden verzekerd. Voor Limburg betreft dit 657 ha. Daarnaast is bij het onderdeel ‘te bestemmen bedrijventerreinen in periode 2007 - 2012’ van deze herziening gewerkt met een minimale en een maximale prognose. Volgens de minimale prognose is er voor Limburg een ruimtebehoefte van 282 ha opgenomen. Via de maximumprognose ontstaat een marge van ongeveer 1.400 ha bovenop de 6.792 ha voor heel Vlaanderen. Hiervan is er geen provinciale verdeling opgenomen omdat vanwege de lopende planningsinitiatieven voorzichtig moet worden omgesprongen met deze marge. De 85-80/20-15 verhouding geeft het deel van de nieuwe bedrijventerreinen aan dat wordt voorzien voor:

- Lokale bedrijventerreinen in gemeenten buiten de economische knooppunten (15 - 20%)
- Lokale en regionale bedrijventerreinen in de economische knooppunten (80 - 85%)

### 3.2.2 Ruimtelijk Structuurplan provincie Limburg (RSPL)

In het RSPL wordt de provinciale visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen de provincie toegelicht en worden de taakstellingen, opgelegd door de hogere overheid, verder uitgewerkt. Het RSPL legt de structuurbepalende elementen vast op provinciaal niveau.

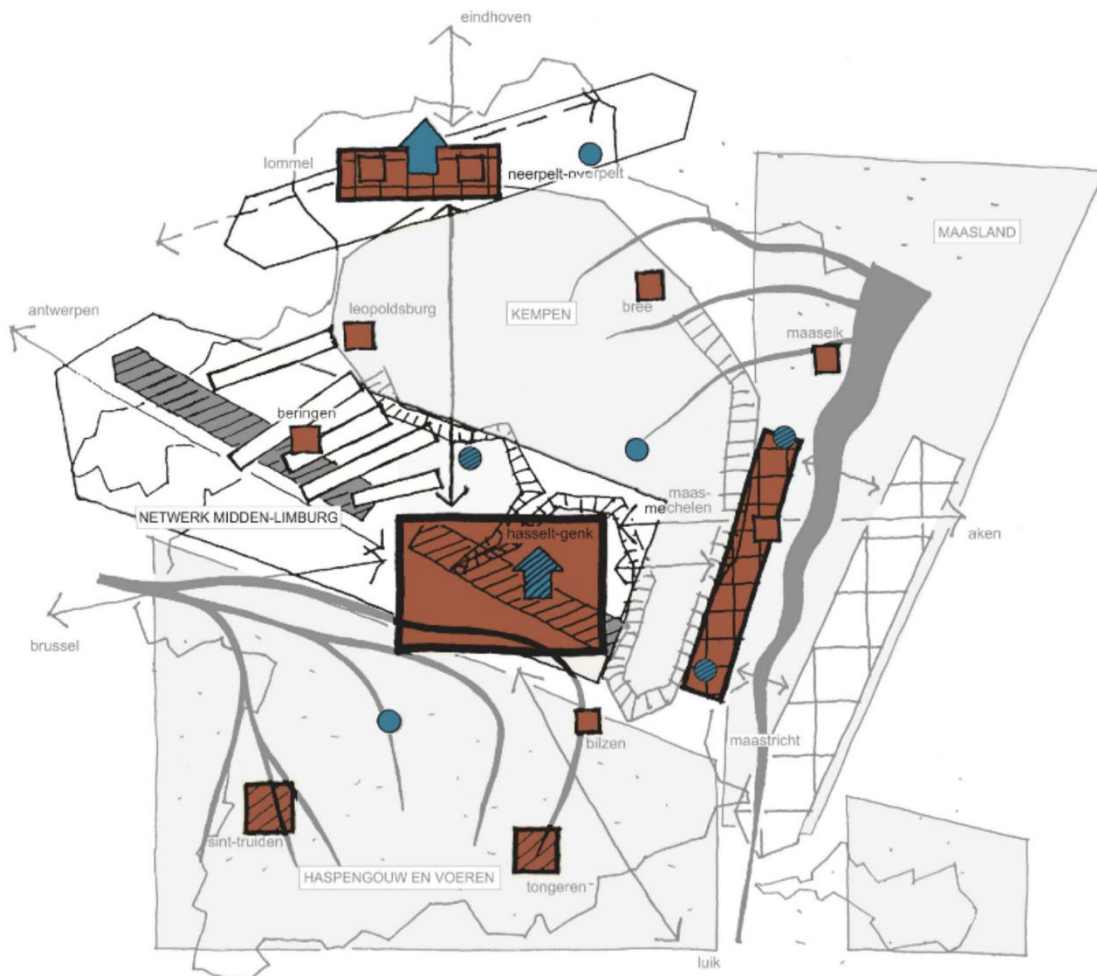
Om in overeenstemming te blijven met het RSV, was een bijsturing van het RSPL noodzakelijk. Het betreft enkel een beperkte actualisatie van het RSPL, het globale kader blijft geldig.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg, de krachtlijnen en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur blijven overeind. Het economisch netwerk Albertkanaal, de economische knooppunten (enerzijds de stedelijke gebieden en anderzijds de specifieke economische knooppunten), de stedelijke netwerken en de grote samenhangende landbouwgebieden zijn de dragers van de gewenste ruimtelijk-economische structuur van Limburg. 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 hier om 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.

- Het economisch netwerk Albertkanaal bestaat uit de economische knooppunten Beringen, Bilzen, Ham, Hasselt, Heusden-Zolder, Genk, Lanaken, Lummen, Tessenderlo en Zutendaal. De provincie beklemtoont dat dit gebied van uitzonderlijk belang is voor de provinciale economie. Zowel wegens de bundeling van het belangrijkste kanaal van Vlaanderen, van E313 en E314 en de aanwezigheid van een belangrijke goederenspoorlijn als wegens het aanbod aan bedrijventerreinen en arbeidskrachten heeft dit gebied alle vermogen om nieuwe bedrijven aan te trekken. Hierin valt ook het regionaalstedelijk gebied Hasselt – Genk, dat wordt gekenmerkt door een hoge specialisatie van de aanwezige industriële bedrijvigheid. Daarnaast zijn de tertiaire en de quataire sector er in volle ontwikkeling. Heel wat kansrijke sectoren zijn hier gevestigd. Dit gebied is dan ook een bijzonder economisch aandachtsgebied. Voldoende expansiemogelijkheden onder vorm van regionale (gespecialiseerde) bedrijventerreinen moeten er worden voorzien. Om het stedelijk niveau van het gebied Hasselt - Genk te verhogen kunnen op het vlak van zakelijke dienstverlening ontwikkelingen worden bevorderd. Ook de Poort Genk maakt onderdeel uit van het economisch netwerk Albertkanaal. Vlaanderen beschouwt de poort Genk als een multimodaal internationaal georiënteerd logistiek park. Genk en zijn directe omgeving zijn in volle ontwikkeling en hebben een ontsluiting via spoor, E314, N76 en Albertkanaal. De activiteiten in dit gebied vormen de centrale motor van de Limburgse economie en hebben een internationale uitstraling.

- Het Limburgs Mijngedebied is in het RSV geselecteerd als stedelijk netwerk van Vlaams niveau. Naast het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Maasmechelen en Beringen maken de gemeenten Heusden-Zolder, Houthalen-Helchteren, As, Opglabbeek en Dilsen-Stokkem er deel van uit. De provincie wil aan het stedelijk netwerk Limburgs Mijngedebied een eigen invulling geven. De provincie gebruikt daarvoor de term 'stedelijk netwerk Midden-Limburg'. Het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk en het Albertkanaal zijn de voornaamste componenten voor de gewenste ruimtelijke structuur van dat netwerk. In het stedelijk netwerk Midden-Limburg zal de economische structuur worden uitgebouwd langs de aanwezige infrastructuren en door een versterking van de stedelijke structuur. Het gaat in het bijzonder om het Albertkanaal, de hoofdwegen E313 en E314, het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk en de economische knooppunten. Ter hoogte van het vijvergebied wordt die structuur onderbroken. Het stedelijk netwerk Midden-Limburg eindigt ten oosten van Genk.
- Het stedelijk netwerk Kempische As wordt gedragen door de N71, de spoorlijn Antwerpen - Neerpelt als potentiële IJzeren Rijn, het kanaal Bocholt - Herentals en de economische knooppunten Lommel, Neerpelt - Overpelt en Hamont-Achel. Economische activiteiten worden geconcentreerd in deze van elkaar gescheiden knooppunten. De mogelijke uitbouw van de IJzeren Rijn biedt op termijn extra mogelijkheden om logistieke en distributieve activiteiten en daarop afgestemde industriële activiteiten uit te bouwen. Het stedelijk netwerk moet in een internationaal grensoverschrijdend kader (richting Eindhoven en Weert) worden bekeken, en wordt beschouwd als een economische poort op provinciaal niveau. De poort Kempische As is te beschouwen als multimodaal logistiek knooppunt (spoor, water en weg). Zij ligt op een knooppunt van infrastructuur en concentraties van bedrijventerreinen en staat voor een bundeling en verknoping van economische activiteiten, infrastructuur en transportsystemen. In de poort Kempische As wordt in een overslagcentrum voorzien om mee de aantakking van de IJzeren Rijn met Midden-Limburg te maken.

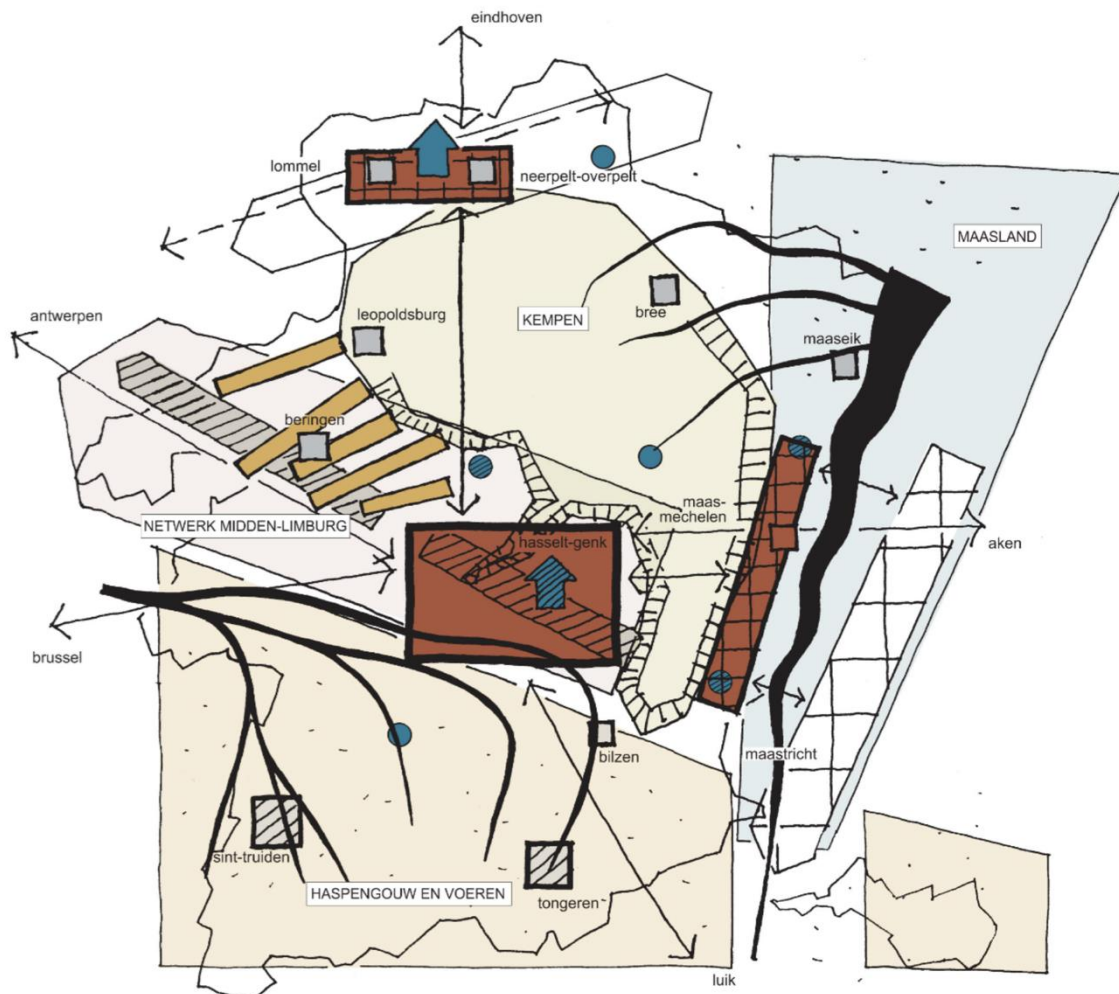
Daarnaast selecteert de provincie het stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland als een belangrijk onderdeel van de ruimtelijk-economische structuur op provinciaal niveau. In het stedelijk gebied Maasmechelen en de economische knooppunten Lanaken en Dilsen-Stokkem worden extra ontwikkelingsmogelijkheden geboden door mogelijke samenwerking en afstemming op de economische ontwikkelingen in Nederlands Limburg. Vanuit een gezamenlijke visie over de Maasvallei kunnen beide provincies de economische dynamiek door een bundeling van de economische activiteiten opkrikken zonder de open ruimte en de grensoverschrijdende natuurverbindingen uit het oog te verliezen.



Niet alle delen van de provincie spelen in de regionale differentiatie eenzelfde rol. 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 in de provincie Limburg. 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.

- Het netwerk Midden-Limburg is fundamenteel verbonden met het gedeelte van het Vlaams netwerk Albertkanaal op het grondgebied van de provincie Limburg. Stedelijke en economische activiteiten worden er geconcentreerd.

- 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.
- De hoofdruimte Maasland is onderdeel van het Maasland in ruime zin, dat zelf weer onderdeel is van het stedelijk netwerk MHAL-gebied. De hoofdruimte concentreert stedelijke ontwikkelingen van een hoog kwalitatief niveau en ondersteunt het Maasland als geheel.
- De hoofdruimte Haspengouw en Voeren bestaat uit landschappelijk waardevolle open gebieden, die onderdeel zijn van een open ruimte op Benelux-niveau. Zij scheidt het stedelijk netwerk Vlaamse ruit, het netwerk Albertkanaal en het MHAL-gebied van elkaar



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.



Om terug in overeenstemming te zijn met de herziene taakstelling in het RSV is ook het RSPL geactualiseerd (2011). In het RSV wordt een taakstelling voor de provincie Limburg opgenomen van 939 ha (657 ha + 282 ha). Net zoals in het oorspronkelijk RSPL wordt in het richtinggevend gedeelte van deze actualisering geen cijfermatige taakstelling opgenomen voor de kleinstedelijke gebieden en specifieke knooppunten en ook niet voor de gemeenten van het buitengebied. 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 (economicsich 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 ongeveer 20 à 25 ha kan bestemmen. Voor de structuurondersteunende 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 beperkter. 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.

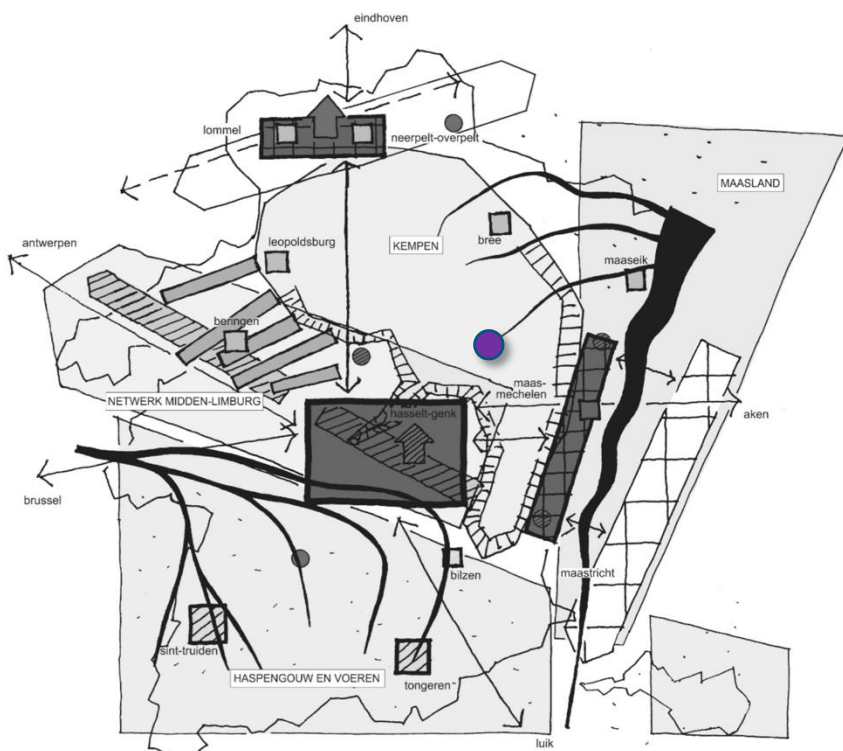
In de **bindende bepalingen** van het RSPL is opgenomen (bindende bepaling nr 30): “De provincie bakt in ruimtelijke uitvoeringsplannen de regionale bedrijventerreinen in de kleinstedelijke gebieden en in de specifieke economische knooppunten af en voert een differentiatie door. Zij doet dat in samenwerking met de betrokken gemeenten en belanghebbende partijen.” Het onderzoeks- en overlegproces dat nu is opgestart is voor bijkomende regionale bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten Houthalen-Helchteren, Opglabbeek en het stedelijk gebied Bilzen.

#### 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 (Kemische 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.



### 3.2.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Opglabbeek (GRS)

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van Opglabbeek werd op 16 juli 2007 definitief vastgesteld door de gemeenteraad, goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 13 september 2007.

De economische structuur in Opglabbeek wordt gedragen door de bedrijvenzone die in het provinciaal structuurplan geselecteerd wordt als specifiek knooppunt buiten het economisch netwerk, het regionaal stedelijk gebied en de kleinstedelijke gebieden. Deze bedrijvenzone 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:

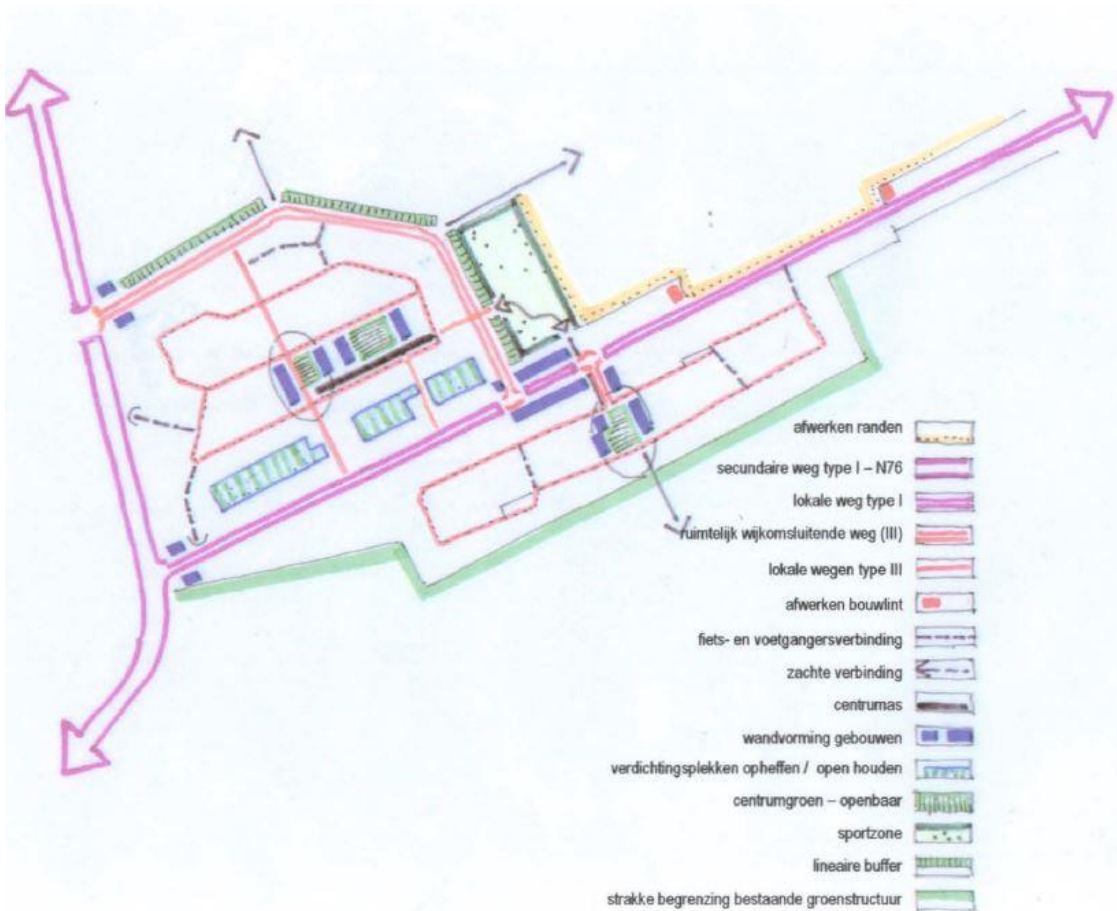
- Het belang van het industrieterrein Opglabbeek als potentieel regionaal bedrijventerrein blijven benadrukken.
- Optimaliseren aansluitpunt N76 (ruimtelijke poort bij de aanhaking op de N76)
- Inpassen lokaal bedrijventerrein aansluitend op bestaand industrieterrein en te bufferen naar woningen langs de Weg naar Zwartberg
- Uitwerken infra-platform als sturende noordzuid verbinding voor vrachtverkeer tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van het bestaande industrieterrein

- Voorkomen van sluikroutes 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

In het GRS is een specifieke visie opgenomen omtrent de gewenste nederzettingenstructuur. Ter hoogte van het plangebied bevindt zich de woonwijk Nieuwe Kempen. De voornaamste kwaliteit hier is het rustig en landelijk wonen (illustratie 3.3).

- De interne structuur van Nieuwe Kempen kan versterkt worden door de centrale openbare zone te behouden en versterken.
- De potentiële inbreidingsgebieden komen, gezien het om een verzameling van achtertuinen gaat, gezien de beperkte realisatiemogelijkheden en gezien het niet om centrumversterkende gebieden gaat, in aanmerking voor omvorming naar woonuitbreidingsgebied ten voordele van de ontwikkeling van meer centraal gelegen gebieden in het hoofddorp Opglabbeek.
- De bestaande centrale zone met school en begeleidend groen langs de Zonnebloemstraat handhaven.
- De mooie centrale groenzone tussen de Flox- en Asterstraat kan mogelijk omgebogen worden tot een meer openbare en gedifferentieerde groenzone in functie van alle bewoners.
- De bijhorende bebouwing kan als bebouwing sterker het 'groen-erf' profileren.
- Langsheen de Resedastraat, over de hele lengte van de sportzone, kan de weg een extra uitrusting krijgen als afbakening (bijvoorbeeld parkeren in een groenstrook, fietsstrook gescheiden van de weg door een haagje).
- Vertrek fietsroute ten noorden van de Resedastraat achter het industrieterrein richting Opglabbeek.

Om het rustig wonen veilig te stellen moet overbodig verkeer geweerd worden. Herinrichtingen op de Weg naar Zwartberg moeten deze weg veiliger en leefbaarder maken en de hoofdtoegangen van de woonwijk ruimtelijk benadrukken.



Illustratie 3.3: Gewenste ruimtelijke structuur Nieuwe Kempen

### 3.2.4 De bestemming van bijkomende regionale bedrijventerreinen kadert in het SALK

Naar aanleiding van de (aankondiging van de) sluiting van Ford Genk en de toeleveranciers, heeft de Vlaamse regering zich met het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) geëngageerd om in de planperiode 2013-2019 concrete acties en projecten te realiseren die de economische impact van de sluiting op korte termijn kunnen milderen. Anderzijds wordt met het plan op de middellange termijn een nieuw socio-economisch toekomstperspectief voor de provincie uitgezet. Op 16 juli 2013 heeft de Vlaamse regering het Salk-uitvoeringsplan bekend gemaakt. Dit plan focust op strategische projecten, geselecteerd op basis van grote veelheid aan ingediende projectfiches. De gehanteerde selectiecriteria hierbij waren:

- passen in de V<sup>2</sup>O-strategie (Versterk, Versnel, Ontwikkel)
- een significante bijdrage leveren aan jobcreatie
- een financiële haalbaarheid
- een Vlaams-provinciaal bestuurlijk draagvlak.

De V<sup>2</sup>O-strategie is e een leidraad om gericht beleid uit te werken naargelang het type activiteit.

	Versterk	Versnel	Ontwikkel
Doelstelling	<p><b>Behouden / verder uitbouwen tewerkstelling op basis van creëren juiste randvoorwaarden</b>, in het bijzonder het ondersteunen van innovatie</p> <p><i>“De sector slimmer maken”</i></p>	<p><b>Uitbouwen tewerkstelling op basis van creëren juiste randvoorwaarden, in het bijzonder stimuleren innovatie &amp; export</b>, oplijnen talent, beschikbaarheid kapitaal, actieve acquisitie en aangepaste infrastructuur</p> <p><i>“De sectorgroei maximaal benutten”</i></p>	<p><b>Versneld uitbouwen USP<sup>1</sup> en tewerkstelling op basis van creëren juiste randvoorwaarden</b>, in het bijzonder stimuleren ondernemerschap, ondersteunen O&amp;O, aangepaste infrastructuur, oplijnen talent, beschikbaarheid kapitaal en actieve acquisitie</p> <p><i>“Opties op de toekomst creëren”</i></p>
Activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maakindustrie</li> <li>▪ Logistiek, transport &amp; groothandel</li> <li>▪ Bouwen</li> <li>▪ Petrochemie &amp; grondstoffen</li> <li>▪ Voedsel &amp; dranken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innovatieve zorg</li> <li>▪ Professionele &amp; financiële diensten</li> <li>▪ Vrijtijdseconomie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ICT &amp; digitale media</li> <li>▪ Green energy</li> <li>▪ Recyclage &amp; cleantech</li> <li>▪ Biotech / medtech</li> <li>▪ Creatieve industrie</li> <li>▪ Innovatieve tuinbouw</li> </ul>

Met het V<sup>2</sup>O-principe erkent het rapport van de expertenwerkgroep dat de Limburgse focus op de speerpunten economie een juiste en weldoordachte keuze is. Bestaande speerpunten dienen echter te worden versterkt, de ontwikkeling van relatief nieuwe speerpunten dient te worden versneld en sterke groeisectoren dienen te worden ontwikkeld.

In het SALK wordt een gelijktijdige aanpak op 7 punten vooropgesteld als randvoorwaarde: interregionale samenwerking & community formation, duurzame jobs creëren, beter opleiden, doelgericht innoveren, ruimer exporteren, sterker ondernemen en gericht ontsluiten. Het ‘gericht ontsluiten’ omvat een belangrijke ruimtelijke insteek. Dit omvat het aanbod aan bedrijventerreinen en specifieke bedrijfsinfrastructuur optimaal afstemmen op de noden van de bedrijven, en de Limburgse regio beter ontsluiten, zowel voor goederen- als personenverkeer. Hiertoe zijn in het door de Vlaamse regering goedgekeurde uitvoeringsplan een aantal concrete maatregelen opgenomen.

De deputatie beschouwt het SALK-uitvoeringsplan als een sterke kern waarrond het provinciaal beleid als een concentrische cirkel kan worden geweven en heeft het SALK verheven tot een provinciaal bestuurlijk kompas waarop het reguliere provinciaal beleid, de financiële meerjarenplanning, het provinciaal investeringsbudget, de inzet van de beschikbare financiële reserves worden geënt. De SALK-toets wordt een essentieel element in het provinciaal beleid dat hierdoor een meerwaarde moet genereren voor de realisatie van een performant ondernemersklimaat met nadruk op stimulering van innovatief, duurzaam (klimaatneutraal) en internationaal ondernemerschap en de creatie van nieuwe jobs voor uiteenlopende profielen en competenties.<sup>1</sup>

De gestelde focus op de kenniseconomie impliceert geenszins dat geen beleidsmatige aandacht aan de eerder klassieke economische maaksectoren wordt gegeven. Integendeel. De Limburgse maakindustrie, geschraagd door grote ondernemingen maar vooral door vele kleine en middelgrote ondernemingen, blijft van onschatbare waarde op het vlak van waarde- en jobcreatie. Het economisch klimaat noodzaakt de overheid, op de diverse bestuursniveaus, om in het flankerend economisch beleid een versnelling hoger te schakelen. In het kader van haar decretale opdracht inzake ruimtelijke planning maakt de deputatie versneld werk van de invulling van haar taakinstelling. Op basis van een VITO-studie worden op basis van diverse parameters, potentiële locaties voor nieuwe economische ruimte in kaart gebracht. De deputatie

<sup>1</sup> bron: [www.limburg.be/Limburg/salk/Achtergrond-en-studies/Achtergrond-en-studies-2013/SALK-provinciaal-beleidskompas.html](http://www.limburg.be/Limburg/salk/Achtergrond-en-studies/Achtergrond-en-studies-2013/SALK-provinciaal-beleidskompas.html)

zal versneld de procedure voor een aantal provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen starten en tegelijkertijd de lokale besturen intenser ondersteunen in de planning en ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen. De bijkomende bestemming van regionale bedrijventerreinen in Houthalen-Helchteren, Opglabbeek en aan het stedelijk gebied Bilzen kadert hierin.

### 3.2.5 Onderzoek naar mogelijke zoekzones voor bijkomende regionale bedrijventerreinen

In 2013 is de studie “Ruimte voor Bedrijvigheid in Limburg”, afgekort als RuBeLim, aan VITO gegund en op 7 november 2013 door de deputatie goedgekeurd. Daarin zijn voor alle kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten de potenties verkend op een systematische en transparante wetenschappelijke wijze. Dit wordt beschouwd als een eerste stap in het alternatievenonderzoek naar mogelijke locaties voor bijkomende regionale bedrijventerreinen. De studie geeft voor elk van de economische knooppunten (kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten) de best scorende en op één na best scorende locatie van ca. 20ha, en dit voor verschillende scenario's.

In 2015 is een vervolgproces opgestart om de potenties in Houthalen-Helchteren, Opglabbeek en aan het stedelijk gebied Bilzen meer gedetailleerd te onderzoeken en concrete zoekzones aan te duiden.

De OptimalisatieTool waarvan sprake in deze opdracht bestaat uit (1) een module die instaat voor de definitie van varianten, gebaseerd op verschillende ruimtelijke criteria, (2) het Ruimtemodel en (3) een Afwegingskader/Optimalisatiemodule die moet selecteren op een oplossing die naar een optimum evolueert.

Module 1 staat in voor het genereren van alternatieven, gebaseerd op de verschillende ruimtelijke criteria. De alternatieven bestaan uit een set van gewichten die aan de verschillende ruimtelijke criteria wordt gegeven (bv. afstand tot transportnetwerk, aansluiting bij bestaande bedrijventerreinen, potentieel aantal werknemers in de omgeving, ...). De ruimtelijke criteria en hun gewichten worden vervolgens gecombineerd tot geschiktheidskaarten en ontsluitingskaarten voor het RuimteModel.

Module 2, bestaande uit het RuimteModel, draagt enerzijds zorg voor de gedetailleerde ruimtelijke allocatie, per cel van 1 hectare, van de gevraagde oppervlakte voor nieuwe bedrijventerreinen. Het model gebruikt hiervoor vier vestigingsfactoren, waarvan de geschiktheidskaart en ontsluitingskaart uit Module 1 er twee zijn, en rekent aan de hand daarvan een aantal iteraties door totdat een ruimtelijke stabiele oplossing wordt bekomen. Anderzijds staat het RuimteModel in voor de berekening van een aantal ruimtelijk expliciete indicatoren, die een vertaling zijn van de uitsluitende criteria uit het RSPL en de maatschappelijke kosten. Het RuimteModel is gebaseerd op de veronderstelling dat ruimtelijke systemen zich ontwikkelen als gevolg van endogene processen, zeg maar de wisselwerkingen tussen socio-economische en fysische abiotische karakteristieken, en, exogene invloeden zoals migratie, economische groei, maar ook beleidsmaatregelen. Dit RuimteModel werd specifiek voor de RuBeLim-studie aangepast.

In Module 3, de Afweging/Optimalisatiemodule, worden de gegenereerde alternatieven geordend en worden de meest optimale alternatieven geselecteerd. Hierbij geldt dat een bepaald alternatief deel uitmaakt van de verzameling van optimale resultaten indien er geen enkel ruimtelijk criteria kan verbeteren, zonder dat dit ten koste gaat van de andere ruimtelijke criteria. De optimalisatiemodule geeft deze informatie door aan Module 1 die hieruit de meest fitte alternatieven selecteert om zijn zoektocht naar de beste oplossing verder te zetten. Het zoeken blijft lopen totdat een stopcriterium of meerdere stopcriteria worden gehaald. Stopcriteria zijn onder meer de feitelijke onmogelijkheid om nog betere resultaten te genereren.

Er werd geopteerd om de optimale locaties voor nieuwe bedrijventerreinen volgens vijf verschillende scenario's te berekenen: Omgeving, Tewerkstelling, Logistiek, Logistiek+ en Kenniscentra. Deze scenario's verschillen in het belang dat ze toekennen aan de verschillende ruimtelijke criteria voor het plaatsen van nieuwe bedrijventerreinen.

In het scenario Omgeving wordt in sterke mate rekening gehouden met de (natuurlijke) omgeving voor het plaatsen van nieuwe bedrijventerreinen. Zo zullen locaties die een belangrijke rol spelen voor het standhouden van een goede landschappelijke of ecologische staat van het landschap en locaties die een groot belang hebben voor de landbouw, in mindere mate in aanmerking komen voor het plaatsen van nieuwe bedrijventerreinen.

In het scenario Tewerkstelling wordt belang gehecht aan een goede locatie van de nieuwe bedrijventerreinen ten opzicht van de locatie van potentiële werknemers voor deze bedrijventerreinen. Zo wordt er bijvoorbeeld rekening gehouden met een voldoende hoge bevolkingsdichtheid in de nabije omgeving en aan een goede ontsluiting via het openbaar vervoer.

In het scenario Logistiek wordt er van uitgegaan dat nieuwe bedrijventerreinen zich bij voorkeur vestigen op locaties met een goede ontsluiting: zowel via de weg, als via het spoor netwerk en de waterwegen. Bovendien wordt er belang gehecht aan een goede toegang tot verschillende nutsvoorzieningen (elektriciteit, gasleidingen).

Het scenario Logistiek+ volgt dezelfde vestigingslogica als in het scenario Logistiek, maar houdt daarbuiten ook nog rekening met de huidige spreiding van bedrijventerreinen in Limburg: gemeenten die momenteel een overaanbod aan bedrijventerreinen vertonen, zullen in mindere mate in aanmerking komen voor het plaatsen van nieuwe bedrijventerreinen.

In het scenario Kenniscentra, ten slotte, wordt er uitgegaan van een vestigingslogica die eerder aanleunt bij die van researchparken in plaats van deze van typische industriegebieden. In dit scenario wordt er dus rekening gehouden met een goede locatie ten opzichte van bestaande dienstencentra en een goede ontsluiting door het openbaar vervoer.

De resultaten van het OptimalisatieTool bestaan uit kaarten met een 1 ha resolutie met daarop de frequentie van (positieve) score binnen de optimalisatieberekeningslus. Een cel van 1 ha met een waarde van 1 is dus gekozen als locatie voor nieuwe bedrijventerreinen in elk van de rekenoplossingen, terwijl een cel met een waarde van 0,1 naar voren komt als potentiële locatie voor nieuwe bedrijventerreinen in slechts 10% van de rekenoplossingen.

Voor de verschillende scenario's werd een aparte optimalisatie doorgerekend die telkens rekening houdt met de verschillende ruimtelijke criteria. Voor elk van de scenario's werd dus een aparte frequentiekaart aangemaakt. De frequentiekaarten kunnen dus gelezen worden als een soort van potentiekaart volgens ieder scenario, waarbij een hoge frequentie overeenkomt met een hoge potentie voor nieuwe bedrijventerreinen volgens de ruimtelijke criteria die werden meegenomen in dat scenario.

Uit de frequentiekaarten kunnen kaarten met daarop de 'best scorende' cluster van een bepaalde omvang gedestilleerd worden. Een cluster wordt hierbij gedefinieerd als een vooraf bepaald aantal aansluitende cellen. De cellen kunnen hierbij aansluiten in elke mogelijke richting: noord, oost, zuid, west of diagonaal. Dit gebeurt aan de hand van een rekenalgoritme. Dit rekenalgoritme werd ingezet per kleinstedelijk gebied en per specifiek economisch knooppunt om de beste en op één na beste clusters van 20 ha te zoeken voor ieder scenario.

Vertrekkend vanuit de resultaten van de RuBeLim-studie zijn in de voorstudie mogelijke alternatieven van zoekzones voor een bijkomend prioritair regionaal bedrijventerrein in Houthalen-Helchteren, Opglabbeek en aan het KSG Bilzen verder onderzocht en doorgepraat met de gemeentebesturen.

#### 4 Onderzoek naar aanzienlijke milieueffecten

Op basis van bovenstaande toetsing aan de criteria en de plan gerelateerde kenmerken wordt in onderstaande paragrafen een beschrijving gemaakt van de disciplines waarvoor mogelijk relevante effecten kunnen voorkomen. Dit impliceert dat bij de beschrijving van de milieueffecten zal worden uitgegaan van alle mogelijke uitwerkingen wat betreft de inplanting van het bedrijventerrein, rekening houdend met het voorliggend grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

Per discipline worden eveneens de plangeïntegreerde maatregelen weergegeven. Het betreft geen milderende maatregelen die noodzakelijk zijn om te vermijden dat het plan eventueel aanzienlijk negatieve effecten kan hebben. De aspecten maken dus deel uit van het plan (door opname in de beschrijving van het plan per discipline) en bindend vertaald worden in het plan (bijvoorbeeld in de stedenbouwkundige voorschriften).

Indien aangewezen zal onder de paragraaf beoordeling meegeven worden of er suggesties zijn die het plan milieuvriendelijker kunnen maken. Er dient opgemerkt te worden dat het suggesties of aanbevelingen betreft die niet nodig zijn om ervoor te zorgen dat de effecten van een plan niet aanzienlijk negatief zijn maar dienst kunnen doen om het plan milieuvriendelijker te maken.



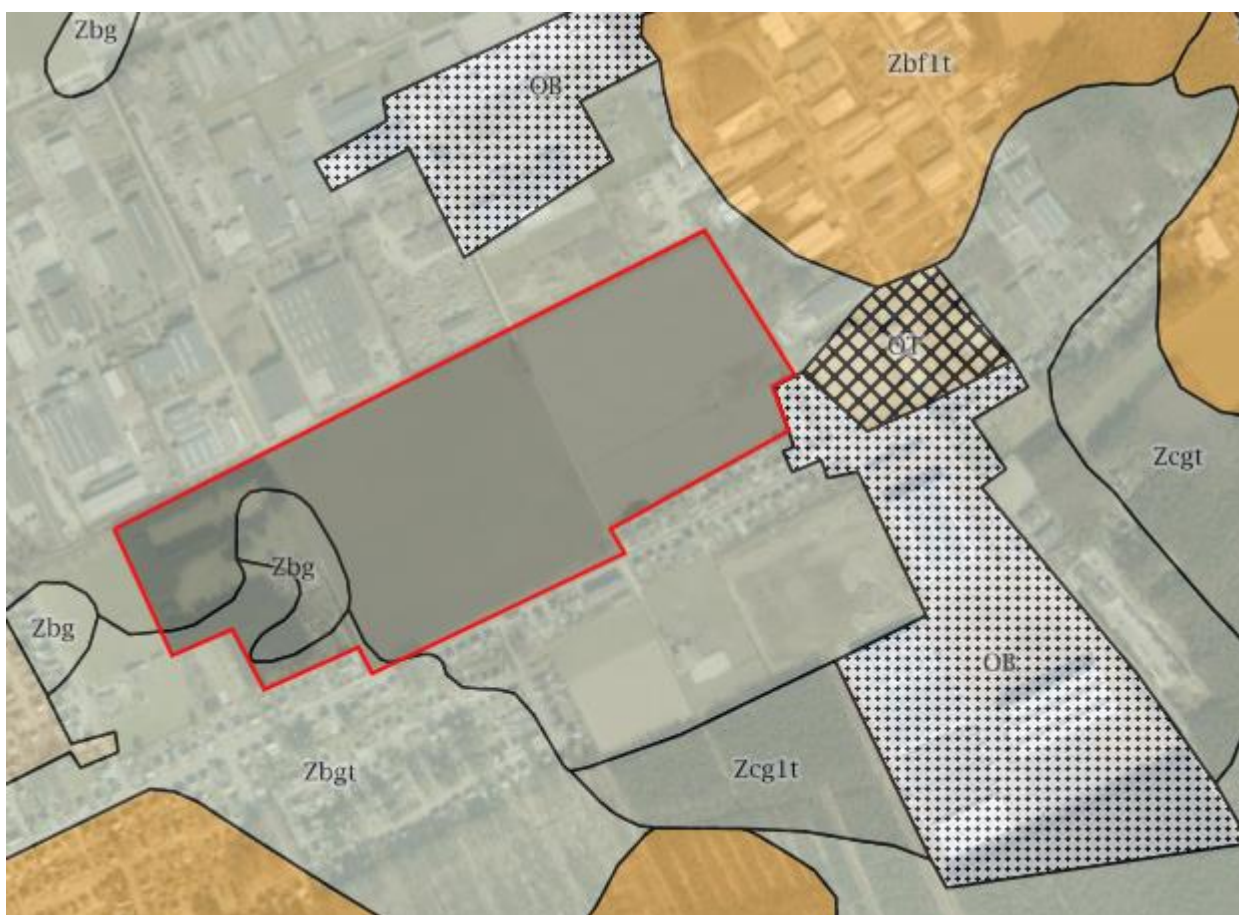
## 4.1 Discipline Bodem

Figuur 4.1: Topografie in de buurt van het plangebied

### 4.1.1 Beschrijving en analyse

Het plangebied is vlak en heeft een hoogteligging tussen 84 m en 86 mTAW. Mede door de lage hellingsgraad heeft het gebied een verwaarloosbare erosiegevoeligheid.

Het gebied ligt op het Kempisch plateau en omvat matig droge tot droge zandbodems met duidelijke ijzer en/of humus B horizont en grindbijmenging (Bodemtype Zcgt en Zbg, Illustratie 4.1).



Illustratie 4.1: Bodemkaart (Geopunt.be)

Volgens de bodemgebruikskaart (2001) bestaat het plangebied voornamelijk uit weiland en in het oosten uit akkerbouw en bebouwing. In het westen zijn kleine stukken naaldbos en bebouwing te vinden.

In het plangebied zijn nog geen bodemonderzoeken uitgevoerd. In het aangrenzend industriegebied zijn zowel oriënterende als beschrijvende bodemonderzoeken uitgevoerd.

#### 4.1.2 Plangeïntegreerde maatregelen

Nieuwe Seveso-inrichtingen zijn niet toegestaan in het plangebied.

#### 4.1.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

##### Topografie

Binnen het plangebied zijn geen reliëf- of topografische wijzigingen voorzien. De erosiegevoeligheid binnen het plangebied zal niet toenemen. Mogelijke erosie is zowel door de aanwezigheid van verharde oppervlaktes als groenzones met beplanting zeer beperkt. Het effect is neutraal.

##### Bodemtypologie en –gebruik

Bij aanleg van de bedrijfsinrichtingen en de (weg)infrastructuur horende bij het bedrijventerrein kan een deel van de bodem verloren gaan. Deze bodem heeft echter geen grote wetenschappelijke en/of cultuurhistorische waarde.

Of er al dan niet wijzigingen in het bodemprofiel zullen plaatsvinden is niet relevant. Het plangebied heeft actueel geen belangrijke profielontwikkeling vanwege het akkergebruik en er zijn ook geen zeldzame bodemprofielen of profielen met cultuurhistorische waarde aanwezig.

Door het aanleggen van een bedrijventerrein wordt een aanzienlijke verhoging van het percentage verharding verwacht binnen het plangebied. Mogelijke effecten hiervan naar afstroming en infiltratie worden bij de discipline Water besproken.

##### Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit kan wel wijzigen door het uitbouwen van het gebied als bedrijventerrein. Er kunnen zich bedrijven vestigen die gebruik maken van milieugevaarlijke producten. Deze bedrijven zullen bij de opslag en behandeling van deze producten de relevante wetgevingen moeten naleven (VLAREM, Vlarea en VLAREBO). Naleving van deze wetgeving zal de kans op het optreden van bodemverontreiniging verwaarloosbaar klein maken.

Het toekomstig grondverzet in het kader van de ontwikkeling zal volgens de wettelijke bepalingen dienen te gebeuren.

#### 4.1.4 Beoordeling

Het plan veroorzaakt een potentieel effect op de wijziging van de bodemkwaliteit. Aangezien echter geen Seveso-inrichtingen toegestaan zijn en bedrijven de relevante wetgevingen moeten naleven, veroorzaakt het plan geen aanzienlijke effecten op de bodem.

## 4.2 Discipline Water

### 4.2.1 Beschrijving en analyse

#### Oppervlaktewater en infiltratie

Het plangebied behoort tot het Maasbekken. Er bevinden zich geen waterlopen in het plangebied. Momenteel bevinden zich in het plangebied voornamelijk onbebouwde percelen onder de vorm van akkers, weilanden en in het westen bos. Er is één woning aanwezig, enkele aardewegen en een verharde weg bestaande uit één rijbaan.



Illustratie 4.2: Watertoetskaart: infiltratiegevoelige bodems (bruine overlay) (Geopunt.be)

Op illustratie 4.2 zijn de infiltratiegevoelige bodems ten behoeve van de watertoets (afgeleid van de bodemkaart: textuur en drainageklasse) weergegeven. Deze geeft aan dat in het plangebied relatief makkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Uiteraard is infiltratie slechts mogelijk daar waar geen verharding is opgetekend. In de niet-verharde zones kan de aanleg van infiltratievoorzieningen of waterdoorlatende verhardingen zinvol zijn.

Bij het uitvoeren van buffermaatregelen moet voor nieuwe structuren steeds gekozen worden voor open waterstructuren zoals grachten of bekkens. 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.

Ook de bestaande wegenis, gebouwen en andere verhardingen moet afwateren naar de aan te leggen open infiltratie- of buffervoorziening. 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, eventuele vertraagde afvoer en eventuele overloop. Het volume dat voor buffering instaat is het volume onder de overloop.

De ruimte voor water die moet gecreëerd worden onder vorm van open waterbergingszones moet binnen elk van de voorgestelde zoneringen in dit PRUP mogelijk zijn.

Er dient echter opgemerkt te worden dat er een grondonderzoek en daarbij aansluitend infiltratieproeven moeten worden uitgevoerd op de locaties waar men regenwater wenst op te vangen. Door het voorkomen van kleilagen in de ondergrond bestaat immers de kans dat de bodemgesteldheid hier toch niet geschikt is om het regenwater van de verharding te laten bezinken.

### Grondwater

Volgens de grondwaterstromingsgevoeligheidskaart van de watertoets situeert het plangebied zich in een zone die matig gevoelig is voor grondwaterstroming. Met grondwaterstroming wordt voornamelijk de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Deze stroming kan worden beïnvloed of verstoord door ondergrondse constructies.



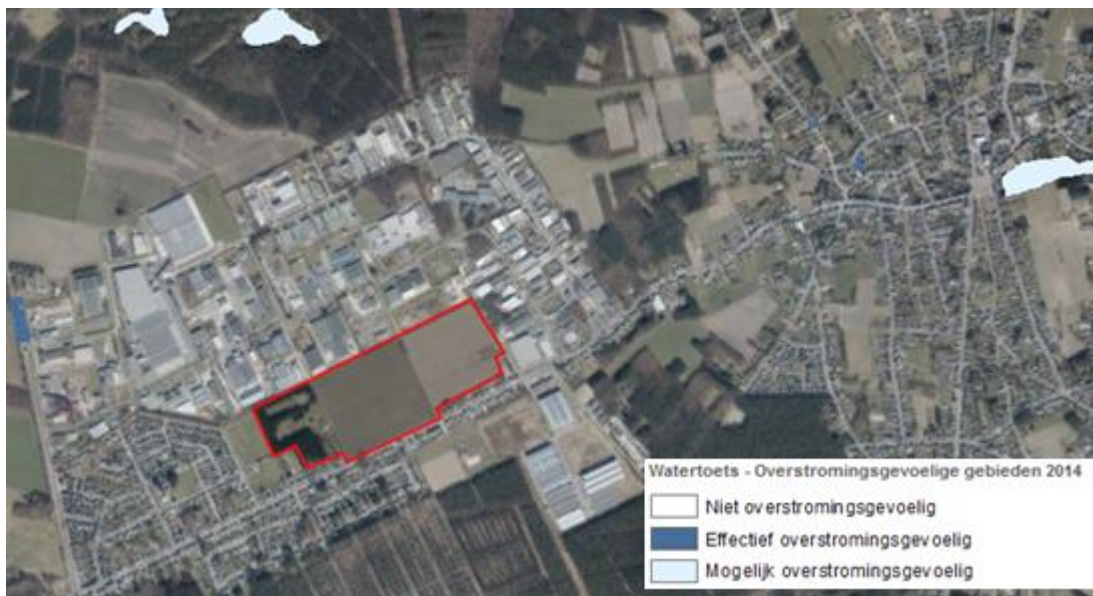
Illustratie 4.3: Watertoetskaart: grondwaterstromingsgevoeligheid (Geopunt.be)

Volgens de kwetsbaarheidskaart voor het grondwater bevindt het plangebied zich in een zeer kwetsbaar gebied. Deze classificatie houdt in dat de watervoerende laag bestaat uit zand, dat de deklaag minder dan 5 m dik is of zandig is en dat de onverzadigde zone minder dan 10 m dik is.

In het plangebied bevinden zich geen grondwaterwingebieden of beschermingszones.

### Overstromingen

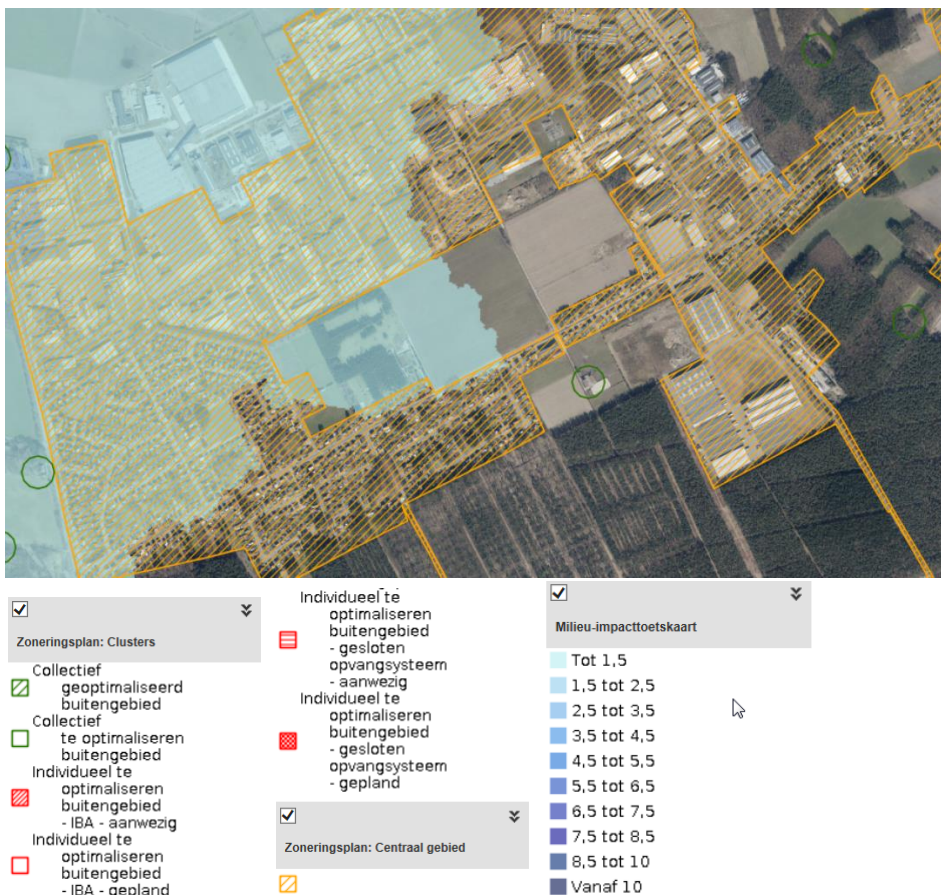
In het plangebied zelf is er geen overstromingsgevoelig gebied volgens de watertoetskaarten. Het valt niet in een risicozone voor overstromingen of in een van nature overstroombaar gebied. **De overlopen van de bedrijven op het huidige industrieterrein zijn gekoppeld aan wachtbekkens ter hoogte van de Heikantstraat. Bij hevige regenval zijn deze bekkens cruciaal en overstromen ze wel eens. Deze bufferbekkens wateren via de Lietenbeek af naar de Bosbeekvallei.**



Illustratie 4.4: Watertoetskaart: overstromingsgevoelige bodems (Geopunt.be)

### Zoneringsplannen

De gemeente Opglabbeek beschikt over een zoneringsplan dat werd vastgesteld op 12/03/2016. Het zoneringsplan geeft weer in welke zuiveringszone voor afvalwater een gebouw gelegen is en werd opgesteld in samenwerking tussen de gemeente en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Per zuiveringszone is de burger, gemeente of rioolbeheerder verplicht om bepaalde maatregelen te treffen. Deze maatregelen zijn per actor en per zone terug te vinden op het geoloket 'zoning- en uitvoeringsplannen' van de VMM.



Illustratie 4.5: VMM zoneringsplan/ milieu-impacttoetskaart

Om de impact van lozingen op basis van ecologische criteria te kunnen prioriteren werden zogenaamde milieu-impacttoetskaarten opgesteld. Deze kaarten houden rekening met de aanwezigheid van:

- Overstromingsgebieden
- Prioritair te onderzoeken waterbodems
- Ecologisch waardevolle gebieden en waterlopen
- Water voor de mens (drinkwater/zwemwater)
- Bovenlopen van waterlopen

Aldus werd een samengestelde kaart opgemaakt, die per gebied een score berekent op basis van het voorkomen van bovenstaande type gebieden. In die samengestelde kaart werd ook het advies van de bekkenbesturen geïntegreerd. Het westelijke deel van het plangebied kreeg score 1,5 op de milieu-impactkaart. Gelet op de schaal van 0 tot 10 en meer, is de impact van de lozing beperkt.

## Waterkwaliteit

Het plangebied behoort tot het afstromingsgebied van de Bosbeek. Dit is speerpuntgebied in het Vlaams waterbeleid waarvoor prioritair gestreefd wordt naar de goede ecologische toestand tegen 2021. De Lietenbeek, waar de bufferbekkens van het huidige bedrijventerrein op afwateren, en de Kleine Beek in Opglabbeek hebben momenteel de sterkste vuilvracht van alle zijlopen op de Bosbeek. Dit is ondermeer te wijten aan de verweving van de riolering met de Kleine Beek in het centrum van Opglabbeek en aan de veelvuldige overstorten van de oude collector.

#### 4.2.2 Plangeïntegreerde maatregelen

Voor alle werken en handelingen wordt in het PRUP duurzaamheid nagestreefd, waarbij o.a. ten minste gestreefd wordt naar een maximale waterdoorlatendheid van de bodemverhardingen en de optimalisatie van de waterhuishouding. Het gebruik van waterdoorlatende materialen is verplicht voor de zones die niet tot het openbaar domein behoren, behoudens de aanleg van een terras bij de woning, en behoudens genoodzaakt omwille van veiligheid of stabiliteit. De maatregelen en materialen die aangewend worden voor de goede waterhuishouding worden duidelijk omschreven: retentie, infiltratie, groendaken, beplanting,...

In overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening op het gebied van hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater geldt een verplichting tot het volledig scheiden van afvalwater en hemelwater én de bouw van hemelwaterputten. Hierdoor wordt het potentiële effect van het voorgenoemde plan op water in belangrijke mate beperkt.

#### 4.2.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

De ontwikkelingen in het plangebied zullen gepaard gaan met een toename van de verhardingsgraad. Dit zal de infiltratie van hemelwater naar het grondwater doen afnemen. Tegelijk zal de oppervlakkige afstroming van hemelwater toenemen, met mogelijk wateroverlast bij piekneerslag stroomafwaarts het plangebied. Beide effecten zijn te beschouwen als negatief. Om die reden is de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende het gebruik, de infiltratie, buffering en vertraagde afvoer van hemelwater van kracht. Deze verordening heeft tot doel om wateroverlast te voorkomen. Het algemeen uitgangsprincipe is dat regenwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte geïnfiltreerd of gebufferd worden, zodat in laatste instantie slechts een beperkte hoeveelheid water met vertraging wordt afgevoerd. **Deze bufferbekkens moeten voldoende groot zijn om bijkomende wateroverlast ter hoogte van de buffers aan de Heikantstraat te vermijden.**

Aangezien het plangebied niet in een drinkwaterbeschermingszone ligt, is infiltratie toegelaten. De zandgrond in het plangebied heeft volgens de beschikbare kaarten een hoge infiltratiecapaciteit, waardoor infiltratie verplicht is. Echter kunnen in dit gebied ook kleilagen voorkomen waardoor lokaal een minder gunstige infiltratie kan optreden. Om hemelwater via een speciaal daarvoor voorziene constructie **goed** te laten infiltreren wordt meestal vooropgesteld dat de grondwatertafel permanent lager moet staan dan 70 cm-mv en dat de doorlatendheid groter moet zijn dan 0,4 m/d of 4,5 10<sup>-6</sup> m/s. **Dit wil echter niet zeggen dat bij kleinere doorlatendheden van de bodem infiltratie niet uit te sluiten is. Recent onderzoek<sup>2</sup> heeft aangetoond dat bij doorlatendheden tot 1.10<sup>-8</sup> m/s infiltratie een positief effect kan hebben op de waterkwaliteit en waterkwantiteit.** Het buffervolume dat voorzien moet worden is minder groot dan bij vertraagde afvoer.

Vanaf een verharde oppervlakte van meer dan 1 000 m<sup>2</sup> moet door de vergunningverlenende instantie advies worden gevraagd aan de waterbeheerder met betrekking tot mogelijke schadelijke effecten op de toestand van het oppervlaktewater. In het kader daarvan moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- 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

<sup>2</sup> Opstellen van richtlijnen voor het meten van de infiltratiecapaciteit en het modelmatig onderbouwen voor de dimensionering van infiltratievoorzieningen, Belgische Bodemkundige Dienst i.o.v. VMM

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

- In de te ontwikkelen zone kan voorkomen dat de bodemgesteldheid niet 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 globaal wordt uitgebouwd voor de totale aangesloten verharde oppervlakte, dus zowel voor de aanleg van het openbaar domein als voor de te verwachten verharde oppervlakte van de bedrijvenkavels.
- Bij het uitvoeren van buffermaatregelen dient steeds voor nieuwe structuren gekozen te worden met open waterstructuren zoals grachten of bekkens. 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.
- Ook de bestaande wegenis, gebouwen en andere verhardingen moet afwateren naar de aan te leggen open infiltratie- of buffervoorziening. De dimensionering ervan zal 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 dient in de bouwvergunning(en) een dwarsprofiel van het infiltratie/bufferbekken opgenomen worden met het niveau van de inloop, eventuele vertraagde afvoer en eventuele overloop. Het volume dat voor buffering instaat is het volume onder de overloop.
- De ruimte voor water die moet gecreëerd worden onder vorm van open waterbergingszones zal binnen elk van de voorgestelde zoneringen in dit PRUP mogelijk zijn.

Ook voor kleinere bijkomende verharde oppervlaktes wordt best ingezet op bovenstaande voorwaarden. Zo is het ook voor kleinere oppervlaktes aangewezen om een infiltratieproeven/grondonderzoek uit te voeren. Op basis van de huidige inzichten kan aangenomen worden dat in het plangebied een beperkte infiltratie mogelijk zal zijn en vooral op buffering dient gewerkt te worden. In het plan worden dan ook de nodige mogelijkheden voorzien.

Het plan is niet gelegen in effectief overstromingsgebied. Daarnaast worden ook geen ingrepen uitgevoerd die een effect hebben op de oppervlaktewaterkwantiteit. Het overstromingsregime wordt bijgevolg niet gewijzigd.

Voor wat betreft waterkwaliteit wordt een onderscheid gemaakt in oppervlaktewater en grondwater.

Via de milieuvergunning worden er specifieke afspraken met bedrijven gemaakt rond het lozen van bedrijfsafvalwater van bestaande of toekomstige industriegebieden. Als bedrijven uitbreiden en hiervoor een nieuwe milieuvergunning aanvragen of voor nieuwe bedrijven, wordt door VMM nagegaan of het afvalwater mag geloosd worden op riolering.

Voor wat betreft oppervlaktewater dient gekeken te worden hoe men op de riolering aansluit. Momenteel heeft het gebied geen aansluiting. Indien een aansluiting op het centraal gebied voorzien wordt, dient nagegaan of de capaciteit van de bestaande rioolwaterzuiveringsinstallatie voldoende is. Hierbij dient ook het geplande lokale bedrijventerrein meegenomen te worden.

Aangezien de oude collector reeds oververzadigd is en bijgevolg regelmatig aanleiding geeft tot overstorten, wat de kwaliteit van de aangesloten beken niet ten goede komt, zal het bedrijventerrein moeten worden aangekoppeld op de nieuwe collector.



Aangezien de bedrijven zelf nog niet gekend zijn, kan geen exacte uitspraak gedaan worden over eventuele grondwaterwinningen. Dit aspect vormt een onderwerp van de vergunningsaanvraag.

#### 4.2.4 Beoordeling

Er worden voldoende plangeïntegreerde maatregelen getroffen om geen wateroverlast te laten ontstaan en om op het eigen terrein voldoende buffercapaciteit te voorzien. In het PRUP zal opgenomen worden dat een maximaal hergebruik en een maximale infiltratie van hemelwater van toepassing is voor het plangebied. Er dient voldaan te worden aan de vigerende regelgeving (m.b.t. het hergebruik, de infiltratie en de buffering van hemelwater, de lozing en zuivering van afvalwater, en de aansluiting op de riolering) en bijkomende voorwaarden. Binnen het plangebied zal binnen elk van de voorgestelde zoneringen in dit PRUP infiltratie/buffering mogelijk zijn. De buffering en infiltratie van het hemelwater afkomstig van de bijkomende verhardingen kunnen dus binnen het plangebied en dienen niet afgewenteld te worden op andere gebieden. Het effect wordt daarom als beperkt negatief beschouwd. De naleving van de wettelijke bepalingen en voorwaarden dient op projectniveau via de stedenbouwkundige vergunning gewaarborgd te worden. Bij voldoende buffering en infiltratie zijn de effecten beperkt negatief.

Indien gekozen wordt voor een waterbuffering kan deze in het PRUP collectief aangelegd worden. In dit geval kan best geopteerd worden voor een bufferbekken met flauwe hellingwanden. Deze wanden kunnen voor bijkomende infiltratie van het hemelwater fungeren. Om calamiteiten m.b.t. de waterkwaliteit te vermijden, kunnen bufferbekkens voorzien worden met zandvang en afsluitklep, die men ingeval van calamiteit kan gebruiken. Daarnaast kan eventueel een systeem van nazuivering (doorstroommoeras) of een andere techniek voorzien worden bij aansluiting op de Lietenbeek.

## 4.3 Discipline Mens – mobiliteit

In het kader van dit project is een mobiliteitstoets opgesteld door Mint NV.

De mobiliteitstoets beschrijft de mobiliteitsstudie voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. In de studie zijn zowel de planningscontext, bereikbaarheid, het mobiliteitsprofiel als de confrontatie met het bereikbaarheidsprofiel-mobiliteitsprofiel beschreven. In onderstaande paragrafen is de mobiliteitstoets opgenomen.

### 4.3.1 Beschrijving en analyse

#### Verkeersplanologische context

Om de verkeersplanologische context te kaderen wordt er gebruik gemaakt van het Mobiliteitsplan van de gemeente Opglabbeek<sup>3</sup>.

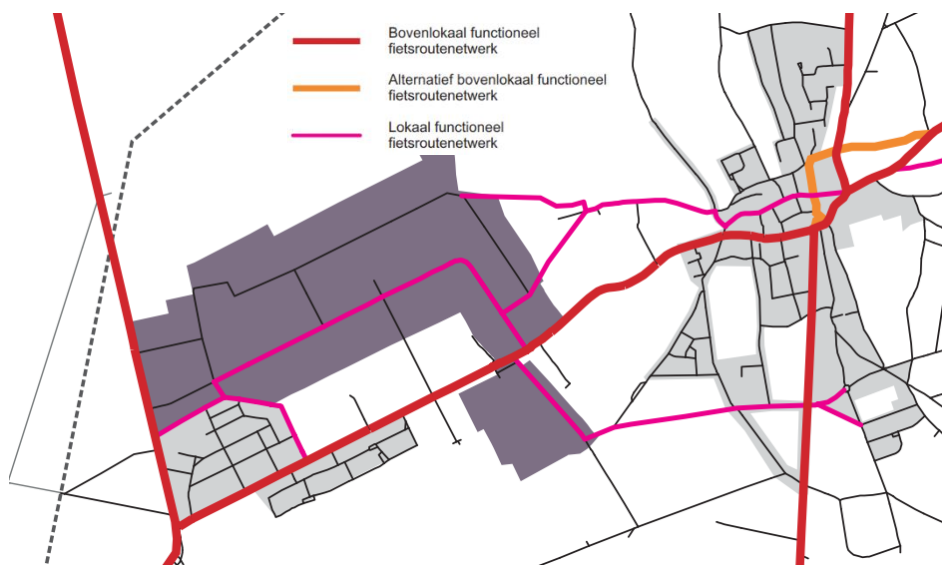
Binnen het mobiliteitsplan is het bedrijventerrein opgenomen als strategisch ruimtelijk project. Hierbij wordt gesteld om bedrijvigheid te concentreren tot de bestaande industriezones. Er wordt aangegeven om de ontsluiting van het bedrijventerrein te laten gebeuren langs de N76 via het kruispunt met de Bedrijfsstraat. Op termijn kan er gekeken worden naar een centralere toegang langs het kruispunt N76-Industrie Noord. Uit veiligheids-, leefbaarheid en leesbaarheidsoverwegingen en een vlotte verbinding te garanderen tussen Industrie Noord en Zuid zal er op termijn een nieuwe ontsluitingsweg gecreëerd worden. Deze nieuwe noord-zuid verbinding biedt immers ook opportuniteiten voor een verkeersluwer en leefbaarder dorpscentrum. Voetgangers en fietsers blijven een toegang behouden via het oude kruispunt. Op deze manier is er een maximale scheiding mogelijk tussen het vrachtverkeer en de zwakke weggebruikers.

#### Zacht verkeer

Het mobiliteitsplan Opglabbeek geeft aan dat het fietsroutenetwerk zowel dient voor fietsverplaatsingen op bovenlokaal als lokaal niveau enerzijds, en functionele en recreatieve verplaatsingen anderzijds. Voor het bovenlokale fietsverkeer op functioneel en recreatief vlak zijn netwerken uitgetekend en vastgelegd, maar deze zijn niet fijnmazig genoeg voor de lokale fietsverplaatsingen. Daarbij gaat het vooral om functionele verplaatsingen woon-werk en woon-school, welke uit veiligheidsoverwegingen best langs autoluwe en korte verbindingen verlopen.

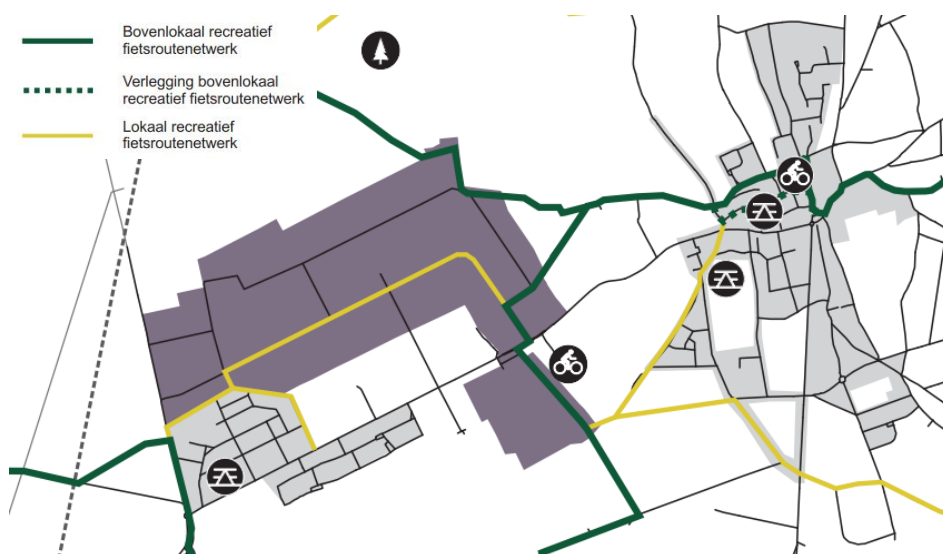
In het mobiliteitsplan zijn aanvullend aan het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk volgende straten in de onmiddellijke omgeving van het bedrijventerrein opgenomen in het lokaal functioneel fietsroutenetwerk: Industrieweg-Noord, Hortensiastraat, Lobeliastraat, Resedastraat, Industrieweg-Zuid, Sint-Hubertuslaan, Heidestraat, Ophovenstraat en Rozenstraat.

<sup>3</sup> *Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Opglabbeek, fase 3 Beleidsnota, Arcadis i.o.v. de gemeente Opglabbeek, 2011*



Illustratie 4.6: Inventarisatie functionele fietsroutes in buurt van het studiegebied, uit Mobiliteitsplan

Aanvullend worden binnen het mobiliteitsplan ook de recreatieve fietsroutes aangeduid. Volgende straten zijn hierin opgenomen: Industrieweg-Noord, Hortensiastraat, Lobeliastraat, Resedastraat, Industrieweg-Zuid, Sint-Hubertuslaan, Heikantstraat, Teewisstraat, Ophovenstraat en Droogstraat.



illustratie 4.7: Inventarisatie recreatieve fietsroutes in buurt van het studiegebied, uit Mobiliteitsplan

Om de verkeersveiligheid en de overstekbaarheid te verbeteren, geeft het mobiliteitsplan aan om de nodige aandacht te besteden aan volgende kruispunten:

- Kruispunt Industrieweg-Noord – Industrieweg-Zuid – Weg naar Zwartberg
- Sint-Hubertuslaan: kruispunt Heidestraat – Groenstraat, Industrie Zuid – Sint-Hubertuslaan
- Oversteekvoorzieningen voor fietsers naar bushalte N76 – relatie met functioneel fietsroutenetwerk

Binnen het mobiliteitsplan wordt met betrekking tot de ontsluiting van de bedrijvenzone aangehaald om het gemotoriseerd verkeer maximaal te scheiden van het voetgangers- en fietsverkeer. Zo blijven

voetgangers en fietsers een toegang behouden via het bestaande kruispunt Weg naar Zwartberg met de Industrieweg Noord, terwijl het gemotoriseerd verkeer een ontsluiting zal kennen via een nieuw aan te leggen kruispunt op de Weg naar Zwartberg.

### Openbaar Vervoer

Het mobiliteitsplan geeft aan dat een optimale openbaar vervoersontsluiting van de industriegebieden gewenst is. Momenteel wordt het industriegebied enkel bediend door lijn 44 Genk – Nieuwe Kempen – Bewel. Het industriegebied van Opglabbeek is van regionaal belang en heeft veel potentiële gebruikers over de provincie. Een verbinding tussen de Industriezones Noord en Zuid met de belangrijkste woonkernen en met het Spartacusnetwerk is in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid nodig.

De in het mobiliteitsplan voorgestelde wijziging van de wegstructuur van de bedrijvenzone biedt mogelijkheden voor een betere openbaar vervoersverbinding van het regionaal bedrijventerrein. De G8 lijn kan mits een kleine aanpassing van de huidige route zorgen voor een 20 minuten frequentie richting Genk. Verder zijn er ook mogelijkheden voor lijn 8, 11 en 44. Als de halte aan de Bewel verplaatst wordt naar de achterzijde van de Bewel bedient deze ook de KMO-zone. De halte aan de Bedrijfsstraat kan ingericht en geplaatst worden dat ze via een doorsteek ook makkelijk bereikbaar is vanuit Nieuwe Kempen. **De Lijn is momenteel, in het kader de vernieuwing van het mobiliteitsplan, in overleg met de gemeente Opglabbeek over een betere bediening van het bedrijventerrein. Hiervan zou ook het plangebied voordeel ondervinden.**



Illustratie 4.8: Voorstel tot wijziging lijnvoering OV binnen bedrijvenzone, uit Mobiliteitsplan

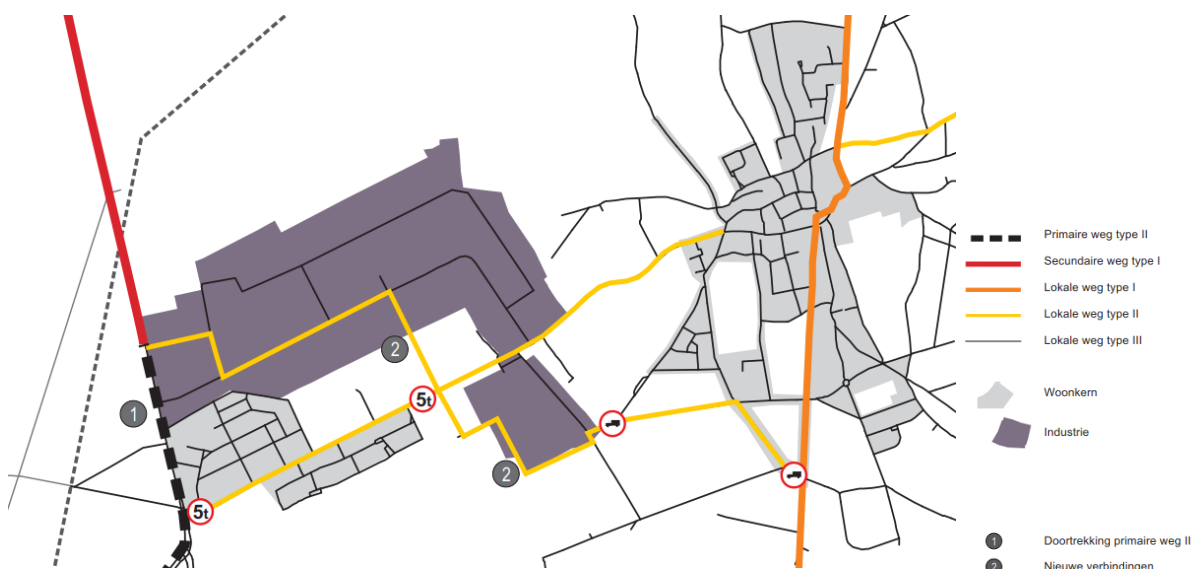
### Gemotoriseerd Verkeer

Binnen het mobiliteitsplan is de wegcatégorisering opgenomen. Uit onderstaande figuur is af te leiden dat de N76 Weg naar Zwartberg als primaire weg type II wordt geselecteerd. Het noordelijke segment van de N76 is geselecteerd als secundaire weg type I. Binnen het mobiliteitsplan wordt de suggestie gemaakt om de selectie van de N76 als primaire weg type II te verlengen tot de rotonde met de Bedrijfsstraat. Dit kruispunt met de N76 wordt dan het toegangspunt tot het regionaal bedrijventerrein, zowel het noordelijk als het zuidelijk gedeelte.

Binnen het bedrijventerrein is de Bedrijfsstraat en een deel van de Industrieweg-Noord geselecteerd als lokale weg type II. De Weg naar Zwartberg, die het centrum van Opglabbeek met de N76 verbindt, de

toekomstige verbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het bedrijventerrein, de Sint-Hubertuslaan en een deel van de Heidestraat zijn ook geselecteerd als lokale weg type II.

Om vrachtverkeer te weren langsheen de Weg naar Zwartberg, de Sint-Hubertuslaan en de Heidestraat wordt een tonnagebeperking en een vrachtverbod voorgesteld.



Illustratie 4.9: Wegcategorisering, uit Mobiliteitsplan

In navolging van deze categorisering zal het vrachtverkeer toegang krijgen via het kruispunt N76 – Bedrijfsstraat. Het autoverkeer zal via het kruispunt Didden (N76-Weg naar Zwartberg) toegang krijgen tot Opglabbeek. Autoverkeer dat geen bestemming heeft in Opglabbeek centrum heeft de keuze van de route langs de nieuwe ontsluitingsweg te volgen naar de Sint-Hubertuslaan – (zuidelijk deel) Heidestraat, of door te rijden langs het handelslint op de Weg naar Zwartberg.

### Bereikbaarheid

De huidige bereikbaarheid van het plangebied (Opglabbeek Zuid 1) wordt voor verschillende vervoersmodi in kaart gebracht. Dit wordt gedaan volgens het STOP-principe: eerst worden de voetgangers besproken (Stappers), dan de fietsers (Trappers), vervolgens komt het Openbaar vervoer aan bod, en ten slotte wordt er gekeken naar het gemotoriseerd verkeer (Personenauto's). Ook het vrachtverkeer zal aan bod komen.

#### Voetgangers

De Weg naar Zwartberg ter hoogte van het plangebied, heeft geen duidelijke infrastructuur voor voetgangers. Ook het bestaande industrieterrein is niet uitgerust met voetpaden.

Onderstaande illustratie geeft een beeld van de weginrichting van de Weg naar Zwartberg, waaruit blijkt dat de weg niet is uitgerust met voetpaden.



Illustratie 4.10: Weg naar Zwartberg (Bron: Streetview)



Illustratie 4.11: Industrieweg-Noord (Bron: Streetview)

### Fietsers

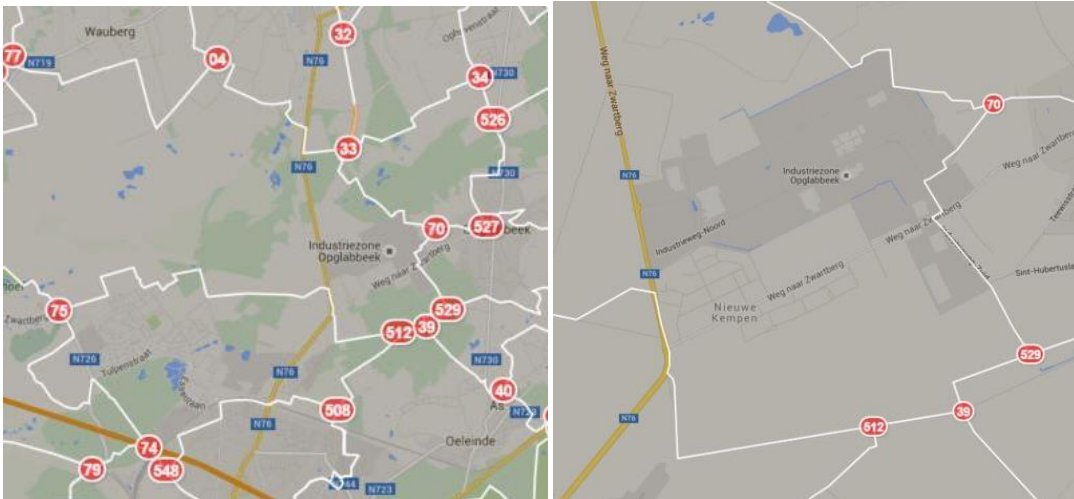
De N76 en de Weg naar Zwartberg zijn als functionele route opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Volgens de inventarisatie is de fietsinfrastructuur langsheen de N76 ten noorden van de rotonde met de Weg naar Zwartberg conform. Ten zuiden van de rotonde met de Weg naar Zwartberg is de fietsinfrastructuur aanwezig, maar niet conform de gestelde eisen. De Weg naar Zwartberg is ook uitgerust met fietsinfrastructuur, maar evenmin conform de gestelde eisen.



Illustratie 4.12: Bovenlokaal fietsroutenetwerk, toestand fietsinfrastructuur 2012

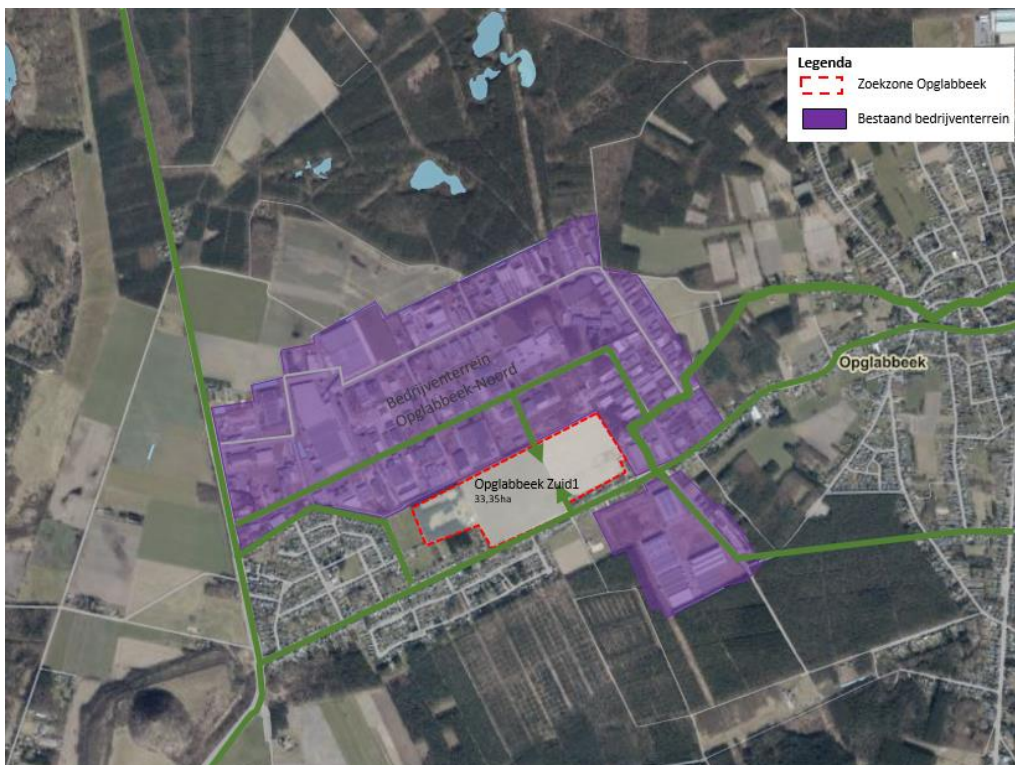
Het fietsnetwerk wordt verder verdicht met lokale functionele fietsroutes. Om de relatie te leggen met het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en om aanvullende fietsverbindingen tussen het bedrijventerrein en het centrum van Opglabbeek te creëren, zijn de volgende straten opgenomen in het lokaal functioneel fietsroutenetwerk: Industrieweg-Noord, Hortensiastraat, Lobeliastraat, Resedastraat, Industrieweg-Zuid, Sint-Hubertuslaan, Heikantstraat, Teewisstraat, Ophovenstraat en Droogstraat.

Aanvullend aan het bovenlokale en lokale functionele fietsnetwerk is er ook een recreatief netwerk. Het recreatieve fietsnetwerk situeert zich ten zuiden en ten oosten van het bedrijventerrein.



Illustratie 4.13: Fietsknooppuntennetwerk rondom de site

Vanuit de bovenlokale en lokale fietsnetwerken kan de bereikbaarheid van het plangebied (Opglabbeek Zuid 1) met de fiets afgeleid worden. Het bedrijventerrein is met de fiets te bereiken via o.m. de Weg naar Zwartberg en de Industrieweg-Noord, met aansluiting op de diverse omliggende fietsnetwerken.



Illustratie 4.14: Bereikbaarheid plangebied – fietsers

### Openbaar vervoer

Het bedrijventerrein is met het openbaar vervoer enkel vlot met de bus bereikbaar. Het netplan van De Lijn toont aan dat er langsheen de Weg naar Zwartberg diverse bushaltes gelegen zijn: halte Opglabbeek Merelstraat, halte Opglabbeek Leeuwerikstraat, halte Opglabbeek Industrieweg. De haltes liggen binnen een afstand van 300 tot 400 meter van de rand van het plangebied. De haltes worden bediend door 3 buslijnen, buslijn 8, buslijn G8 en buslijn 44.



Illustratie 4.15: Bereikbaarheid plangebied – openbaar vervoer

De verschillende buslijnen rijden met de volgende frequentie<sup>4</sup>:

- Buslijn 44 Genk – Opglabbeek (halte Industrieweg): 2 bussen per dag
- Buslijn 44 Opglabbeek – Genk (halte Industrieweg): 1 bus per dag
- Buslijn 8 Genk – Overpelt (halte Industrieweg): 34 bussen per dag, 7 bussen tijdens de ochtendspits en 7 bussen tijdens de avondspits
- Buslijn 8 Overpelt – Genk (halte Industrieweg): 24 bussen per dag, 4 bussen tijdens de ochtendspits en 7 bussen tijdens de avondspits
- Buslijn G8 Genk Station – Opglabbeek Nieuwe Kempen (halte Industrieweg): 14 bussen per dag, 2 bussen tijdens de ochtendspits en 2 bussen tijdens de avondspits
- Buslijn G8 Opglabbeek Nieuwe Kempen - Genk Station (halte Industrieweg): 14 bussen per dag, 2 bussen tijdens de ochtendspits en 2 bussen tijdens de avondspits

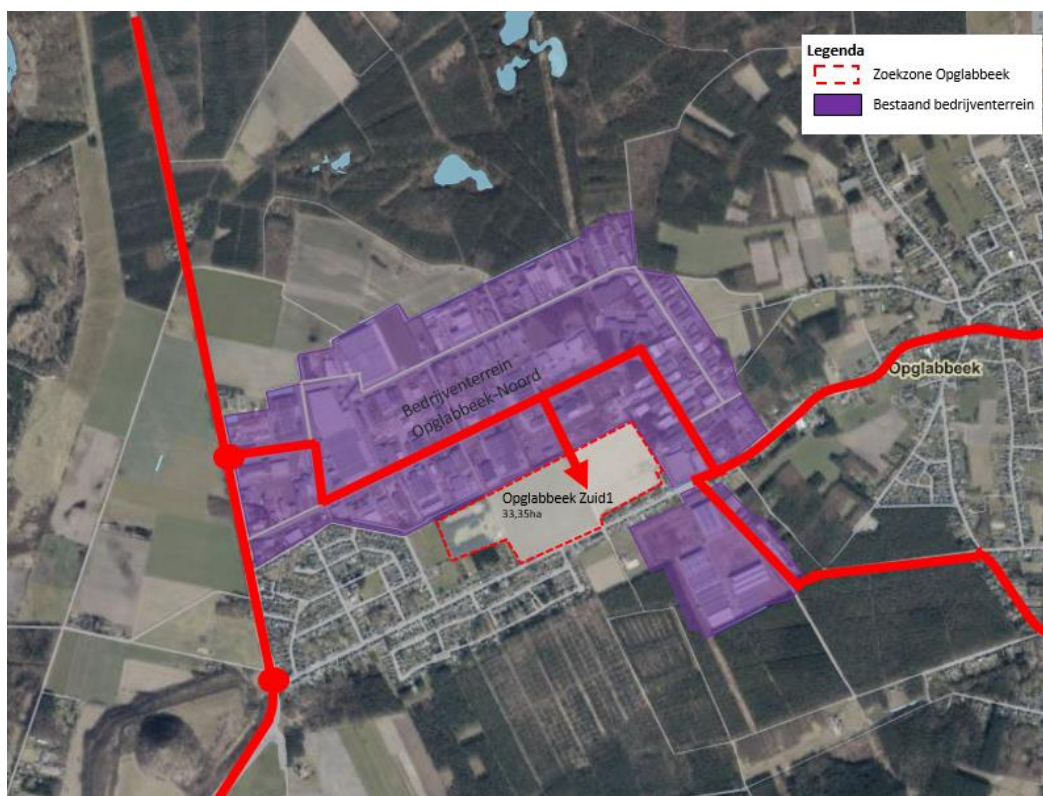
### Gemotoriseerd verkeer

Onderstaande figuur biedt inzicht in de huidige ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein voor autoverkeer. Het bedrijventerrein sluit aan op Industrieweg-Noord en is voor autoverkeer zowel vanuit het oosten als het westen te bereiken via het bestaande industriegebied:

<sup>4</sup> Bron: [www.delijn.be](http://www.delijn.be)



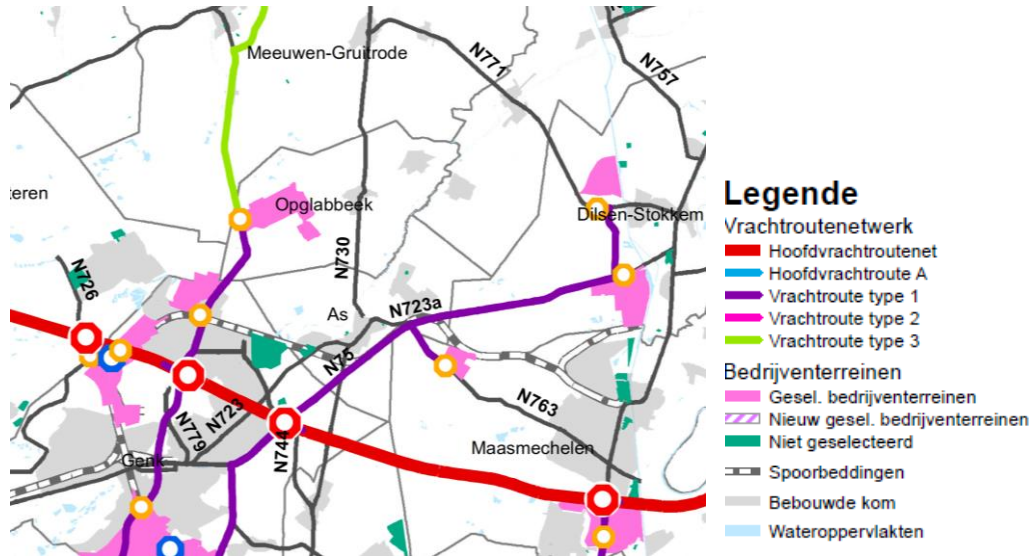
- Westelijke ontsluiting via de N76 verbindt Genk met Bree. Vanaf deze richting is er ook een aansluiting op de E314.
- Oostelijke ontsluiting via de Weg naar Zwartberg naar het centrum van Opglabbeek en de N730 Weg naar As. Vanaf de N730 Weg naar As is het bedrijventerrein ook bereikbaar via de Heidestraat, Sint-Hubertuslaan en Industrieweg-Zuid.



Illustratie 4.16: Bereikbaarheid Plangebied – auto

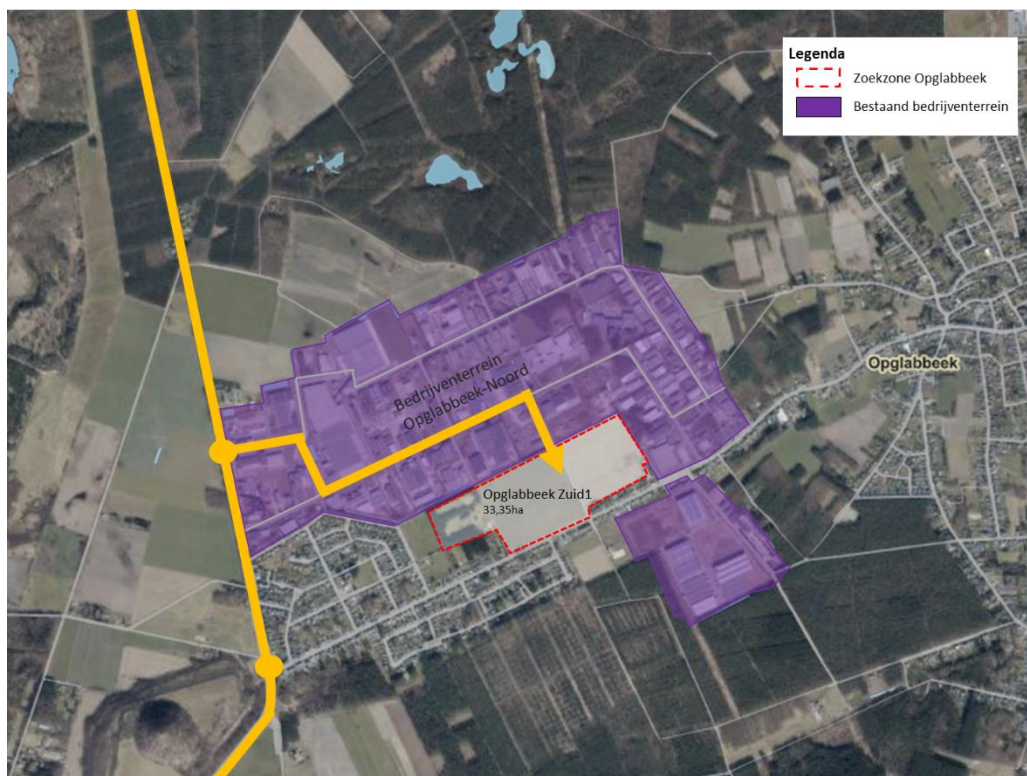
### Zwaar verkeer

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft in 2012 het Regionaal Vrachtroutenetwerk Vlaanderen opgemaakt. Binnen dit netwerk is het bedrijventerrein van Opglabbeek geselecteerd. Binnen het netwerk wordt het bedrijventerrein ontsloten via een vrachtroute type 1 gelegen op de N76 Weg naar Zwartberg, tussen de E314 en de toegang van het bedrijventerrein (Bedrijfsstraat). Het segment van de N76 tussen de rotonde met de Bedrijfsstraat en de N73 te Bree is geselecteerd als vrachtroute type 3.



Illustratie 4.17: Uitsnede Regionaal Vrachtroutenetwerk Vlaanderen

Op microschaal wordt het bedrijventerrein voor vrachtverkeer eenzijdig ontsloten via de rotonde gevormd tussen de N76 Weg naar Meeuwen en de Bedrijfsstraat. Door het invoeren van een tonnagebeperking langsheen de Weg naar Zwartberg wordt de wooncluster Nieuwe Kempen gevrijwaard van vrachtverkeer. Het mobiliteitsplan van de gemeente Opglabbeek duidt een nieuwe verbindingsweg aan tussen de Industrieweg-Noord en de Weg naar Zwartberg, doorheen het plangebied.



Illustratie 4.18: Bereikbaarheid plangebied – vrachtverkeer

### Huidig druktebeeld

Binnen de uitwerkingsfase van het mobiliteitsplan Opglabbeek zijn rondom het bedrijventerrein verkeersstellingen uitgevoerd<sup>5</sup>. Onderstaande tabellen bieden inzicht in de verkeersintensiteiten langsheen de volgende wegvakken:

- De N76 Weg naar Zwartberg
- De N76 Weg naar Meeuwen
- De Weg naar Zwartberg

Tabel 4.1: Huidig druktebeeld

N76 Weg naar Meeuwen	Richting Meeuwen (noordelijke rijrichting)			Richting Rotonde (zuidelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
0-24	6560	1502	8062	6608	1521	8129
Ochtendspits (per u)	590	135	726	595	137	732
Avondspits (per u)	525	120	645	529	122	650

N76 Weg naar Zwartberg	Richting Rotonde (noordelijke rijrichting)			Richting Genk (zuidelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
0-24	9725	1584	11309	14008	4290	18298
Ochtendspits (per u)	875	143	1018	1261	386	1647
Avondspits (per u)	778	127	905	1121	343	1464

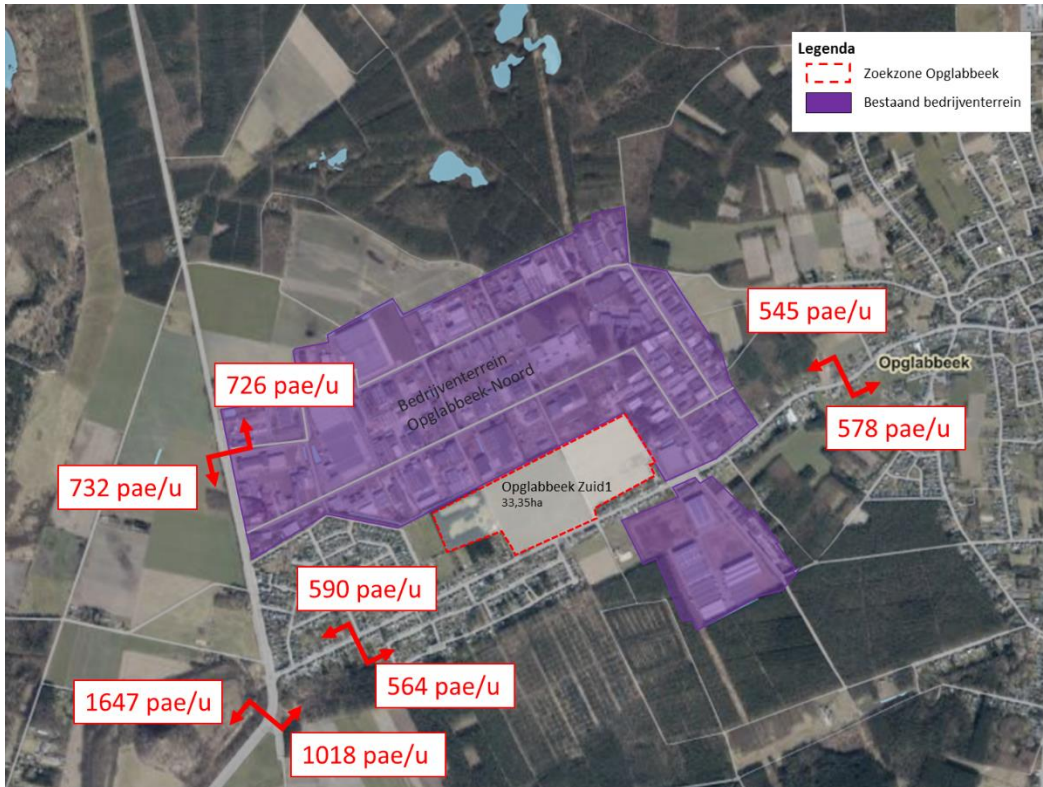
  

Weg naar Zwartberg (Nieuwe Kempen)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
0-24	4879	1672	6551	4897	1367	6264
Ochtendspits (per u)	439	150	590	441	123	564
Avondspits (per u)	390	134	524	392	109	501

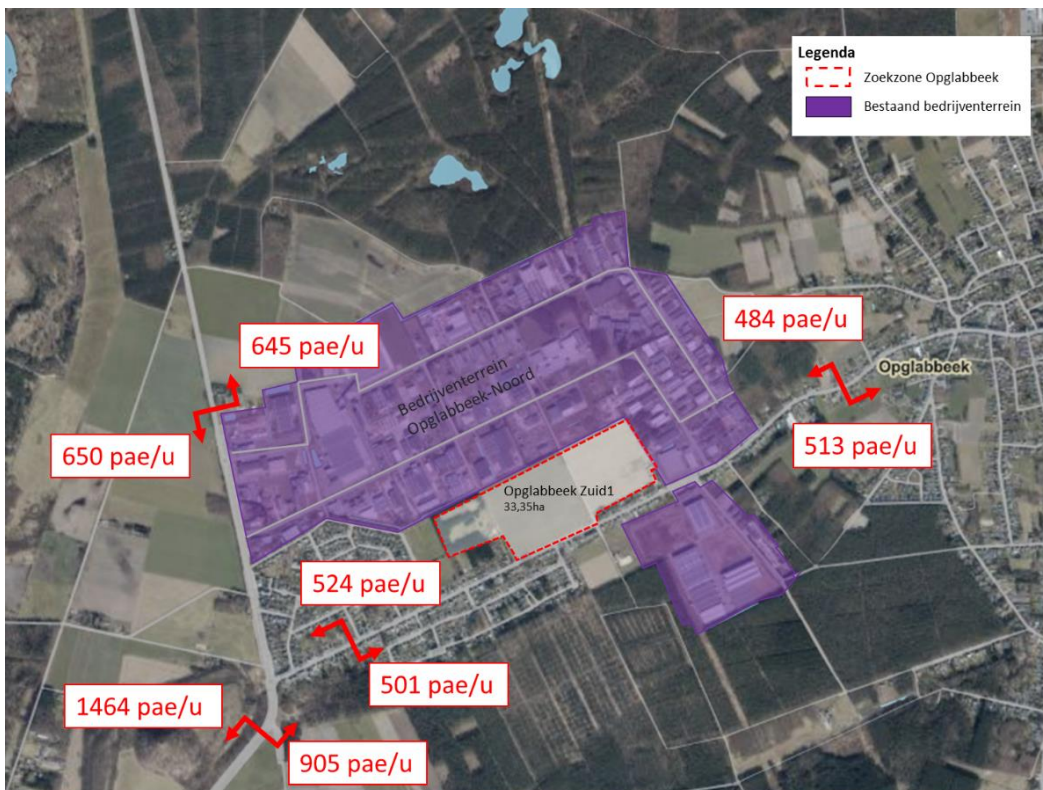
  

Weg naar Zwartberg (centrum Opglabbeek)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
0-24	5215	838	6053	5533	885	6418
Ochtendspits (per u)	469	75	545	498	80	578
Avondspits (per u)	417	67	484	443	71	513

<sup>5</sup> Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Opglabbeek, fase 2 Onderzoeksrapport, Arcadis i.o.v. de gemeente Opglabbeek, 2010



Illustratie 4.19: Huidig druktebeeld, ochtendspits (pae/u)



Illustratie 4.20: Huidig druktebeeld, avondspits (pae/u)

Aan de hand van de I/C-verhouding is de verzadigingsgraad van de in beschouwing genomen wegvakken bepaald. Onderstaande tabel biedt inzicht in de resultaten van de I/C-verhouding.

Tabel 4.2: I/C-verhouding huidig druktebeeld

N76 Weg naar Meeuwen	Richting Meeuwen (noordelijke rijrichting)			Richting Rotonde (zuidelijke rijrichting)		
	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C
Ochtendspits (per u)	726	1800	40%	732	1800	41%
Avondspits (per u)	645	1800	36%	650	1800	36%

N76 Weg naar Zwartberg	Richting Rotonde (noordelijke rijrichting)			Richting Genk (zuidelijke rijrichting)		
	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C
Ochtendspits (per u)	1018	3600	28%	1647	3600	46%
Avondspits (per u)	905	3600	25%	1464	3600	41%

Weg naar Zwartberg (Nieuwe Kempen)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C
Ochtendspits (per u)	590	1000	59%	564	1000	56%
Avondspits (per u)	524	1000	52%	501	1000	50%

Weg naar Zwartberg (centrum Opglabbeek)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C
Ochtendspits (per u)	545	1000	54%	578	1000	58%
Avondspits (per u)	484	1000	48%	513	1000	51%

### 4.3.2 Plangeïntegreerde maatregelen

De voorziene bedrijfsverzamelwegen (fase 1 + fase 2) sluiten direct aan op het hogere wegennet. Door het bedrijventerrein voor vrachtverkeer eenzijdig te ontsluiten via de rotonde gevormd tussen de N76 Weg naar Meeuwen en de Bedrijfsstraat, wordt de Weg naar Zwartberg, het centrum van Opglabbeek en de wooncluster Nieuwe Kempen maximaal ontlast van vrachtverkeer.

### 4.3.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

#### Mobiliteitsprofiel

Binnen de beschrijving van het mobiliteitsprofiel wordt op basis van de oppervlakte van de uitbreiding van het bedrijventerrein en met behulp van mobiliteitskencijfers de verkeersgeneratie ingeschat. De bruto-oppervlakte van de mogelijke te ontwikkelen zone bedraagt 33,35 ha. Het plangebied sluit aan bij het bestaand bedrijventerrein van 229 ha.

De doelstelling is een uitbreiding van het bedrijventerrein van 25 ha. Een uitbreiding van 33,35 ha wordt binnen voorliggende mobiliteitsscreening gezien als worst case. Binnen de oppervlakte van 33,3 Ha zijn namelijk ook nog andere zones voorzien. Zo zit ondermeer de buffer en de tuinzone hier mee in vervat.

De kencijfers voor het berekenen van de verkeersgeneratie van bedrijventerreinen kunnen sterk wijzigen naargelang de locatie en het type bedrijf. Gezien momenteel nog geen duidelijkheid is van de invulling van het bedrijventerrein wordt uitgegaan van algemene kencijfers voor bedrijventerreinen<sup>6</sup>.

Een gemengd bedrijventerrein trekt gemiddeld 170 personenauto's aan per netto ha bedrijventerrein per etmaal. Aanvullend aan het personenvervoer genereert een bedrijventerrein ook vrachtverkeer. Per netto hectare bedrijventerrein wordt er gerekend met 44 vrachtauto's per etmaal, waarvan 41% lichte vracht en 59% zware vracht.

<sup>6</sup>CROW-publicatie 256, 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer'

Om de bruto-oppervlakte van het bedrijventerrein om te zetten naar een netto-oppervlakte wordt volgens de richtlijnen uit de CROW-publicatie 256 een factor van 77% in rekening gebracht.

Volgende tabel biedt inzicht in de berekening van de verkeersgeneratie.

Tabel 4.3: Verkeersgeneratie

Gemeente	Zoekzone	Gemengd bedrijventerrein		Aantal per netto ha per etmaal			Verkeersgeneratie per spitsuur (pae/u)					
		bruto opp. Bedrijventerrein (ha)	netto opp. Bedrijventerrein (ha)	Personenauto	Vrachtwagens		pae/etmaal	Ochtendspits		Avondspits		
			77%	170	44		249	9%		8%		
					lichte vracht (41%)	zware vracht (59%)			attractie (76%)	productie (24%)	attractie (22%)	productie (78%)
					18	26			6.84%	2.16%	1.76%	6.24%
Opglabbeek	Opglabbeek Zuid 1	33.35	25.680	4366	463	667	6394	437	138	113	399	

Het plangebied van 33,35 ha trekt bijgevolg 437 personenvoertuigenequivalent (pae) per uur aan in de ochtend en 113 pae/u in de avond. Tijdens een maatgevend uur van de ochtend- en avondspits verlaten respectievelijk 138 pae/u en 399 pae/u het geplande bedrijventerrein.

### Confrontatie Bereikbaarheidsprofiel-mobiliteitsprofiel

#### Multimodale bereikbaarheid

#### Voetgangers en fietsers

Rondom het plangebied zijn geen voetpaden voor voetgangers aanwezig. Zowel de Weg naar Zwartberg als de wegen op het bestaande bedrijventerrein zijn niet uitgerust met voetpaden.

Het bestaande fietsnetwerk is voldoende dicht en biedt de mogelijkheid om het bedrijventerrein met de fiets te bereiken. Om de bereikbaarheid met de fiets nog verder te optimaliseren is het nodig om aandacht te besteden aan de fietsinfrastructuur. De interne wegen binnen het huidige bedrijventerrein is niet uitgerust met fietspaden, wat het conflict tussen de fiets en het gemotoriseerd verkeer (en dus ook vrachtverkeer) verhoogt. Binnen de verdere ontwikkeling en inrichting van het plangebied dient de nodige aandacht te gaan naar een veilige fietsinfrastructuur.

Het bereikbaarheidsprofiel van het plangebied gaat uit van een ontsluiting met de fiets en de auto langs de Sint-Hubertuslaan en de Heidestraat. Zoals ook al beschreven in het mobiliteitsplan van de gemeente Opglabbeek is het wenselijk om de Sint-Hubertuslaan en de Heidestraat uit te rusten met een veilige fietsinfrastructuur.

Het promoten van bedrijfsfietsen, het verlenen van een fietsvergoeding aan werknemers, het voorzien van omkleed- en douchefaciliteiten, het voorzien van veilige fietsstallingen,... dragen bij tot het stimuleren van het fietsgebruik. Dit kan onderdeel vormen van een bedrijfsvervoerplan voor het bedrijventerrein Opglabbeek.

#### Openbaar Vervoer

Langs de Weg naar Zwartberg zijn verschillende bushaltes gesitueerd. De aanwezige haltes verzorgen de bereikbaarheid van het plangebied. Vanuit de analyse van het busaanbod (buslijn 8, buslijn 44 en buslijn G8) kan afgeleid worden dat het aanbod van buslijn 8 en buslijn G8 voldoende is. Echter, het aanbod van buslijn 44 blijft beperkt tot 2 bussen per dag. Een uitbreiding van het aanbod van buslijn 44 kan de bereikbaarheid van het bedrijventerrein nog versterken.

#### Gemotoriseerd verkeer

#### Toekomstig druktebeeld

Ter bepaling van het toekomstig druktebeeld wordt de verkeersgeneratie van de bedrijvenzone (Opglabbeek Zuid 1) toegedeeld aan het omliggende wegennet. Bij de toedeling is uitgegaan van volgende spreiding van het verkeer:

Tabel 4.4: Distributiepatroon

Distributiepatroon	Auto	Vracht
N -> N76 Weg naar Meeuwen	30%	25%
Z -> N76 Weg naar Zwartberg	40%	75%
O -> Weg naar Zwartberg (centrum Opglabbeek)	30%	0%

Alvorens het toekomstig druktebeeld te bepalen, kan op basis van de geraamde verkeersgeneratie en het aangenomen distributiepatroon de absolute toename van de verkeersintensiteiten op de in beschouwing genomen wegsegmenten bepaald worden.

Tabel 4.5: Absolute toename van de verkeersintensiteiten

N76 Weg naar Meeuwen	Richting Meeuwen (noordelijke rijrichting)			Richting Ronde (zuidelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Absolute toename						
Ochtendspits (per u)	28	11	39	90	35	124
Avondspits (per u)	82	32	113	23	9	32

N76 Weg naar Zwartberg	Richting Ronde (noordelijke rijrichting)			Richting Genk (zuidelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Absolute toename						
Ochtendspits (per u)	119	104	223	38	33	71
Avondspits (per u)	31	27	58	109	95	204

Weg naar Zwartberg (Nieuwe Kempen)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Absolute toename						
Ochtendspits (per u)	0	0	0	0	0	0
Avondspits (per u)	0	0	0	0	0	0

Weg naar Zwartberg (centrum)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Absolute toename						
Ochtendspits (per u)	90	0	90	28	0	28
Avondspits (per u)	23	0	23	82	0	82

Tevens kan afgeleid worden wat de relatieve toename is van de verkeersintensiteiten op de in beschouwing genomen wegsegmenten.

Tabel 4.6: Relatieve toename van de verkeersintensiteiten

N76 Weg naar Meeuwen	Richting Meeuwen (noordelijke rijrichting)			Richting Rotonde (zuidelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Relatieve toename						
Ochtendspits (per u)	5%	7%	5%	13%	20%	15%
Avondspits (per u)	13%	21%	15%	4%	7%	5%

N76 Weg naar Zwartberg	Richting Rotonde (noordelijke rijrichting)			Richting Genk (zuidelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Relatieve toename						
Ochtendspits (per u)	12%	42%	18%	3%	8%	4%
Avondspits (per u)	4%	17%	6%	9%	22%	12%

Weg naar Zwartberg (Nieuwe Kempen)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Relatieve toename						
Ochtendspits (per u)	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondspits (per u)	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Weg naar Zwartberg (centrum Opglabbeek)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Relatieve toename						
Ochtendspits (per u)	16%	0%	14%	5%	0%	5%
Avondspits (per u)	5%	0%	5%	16%	0%	14%

Vanuit de absolute en relatieve toename valt af te leiden dat de toeleidende verkeersstromen tijdens de ochtendspits groter zijn dan de wegrijdende verkeersstromen. Tijdens de avondspits kan een inverse beweging afgeleid worden. Dit beeld stemt overeen met het mobiliteitsprofiel van het bedrijventerrein. Eigen aan het aangenomen distributiepatroon is de toename het hoogst langsheen de Weg naar Zwartberg, richting de N76, en langsheen de N76 Weg naar Zwartberg.

Tabel 4.7: Toekomstig druktebeeld

N76 Weg naar Meeuwen	Richting Meeuwen (noordelijke rijrichting)			Richting Rotonde (zuidelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Toekomstig druktebeeld						
Ochtendspits (per u)	619	146	765	684	172	856
Avondspits (per u)	607	152	758	552	131	682

N76 Weg naar Zwartberg	Richting Rotonde (noordelijke rijrichting)			Richting Genk (zuidelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Toekomstig druktebeeld						
Ochtendspits (per u)	995	247	1241	1298	419	1717
Avondspits (per u)	809	153	962	1230	438	1668

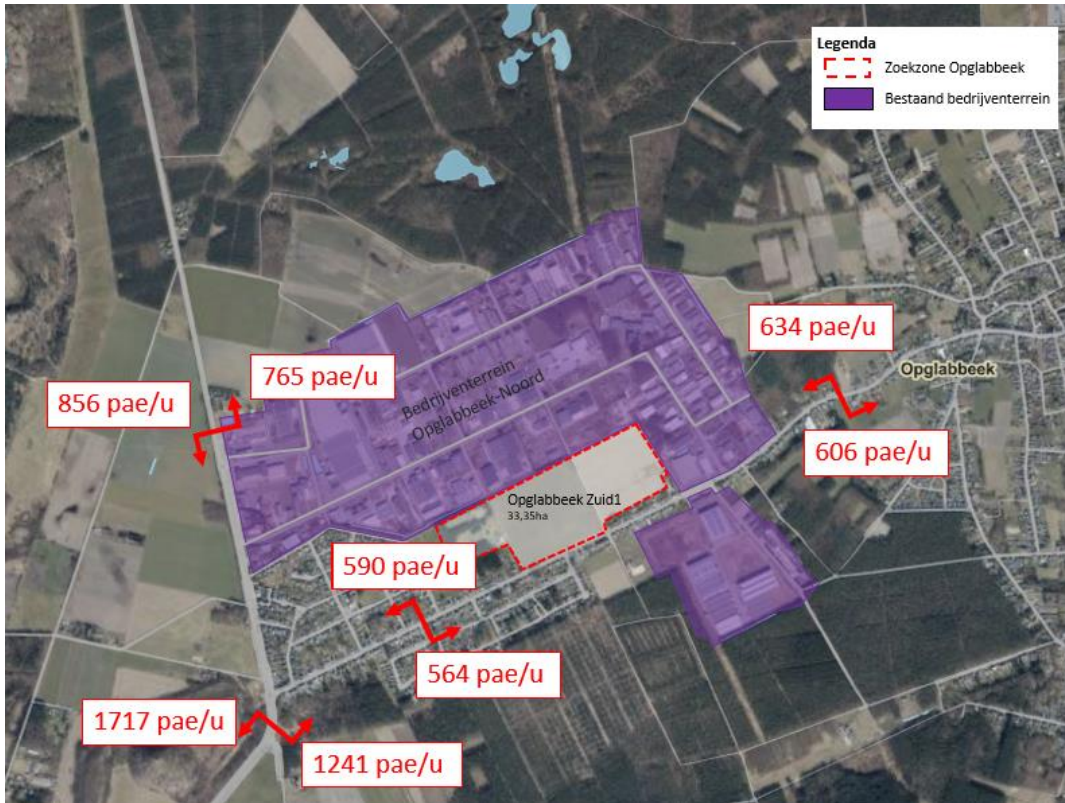
  

Weg naar Zwartberg (Nieuwe Kempen)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Toekomstig druktebeeld						
Ochtendspits (per u)	439	150	590	441	123	564
Avondspits (per u)	390	134	524	392	109	501

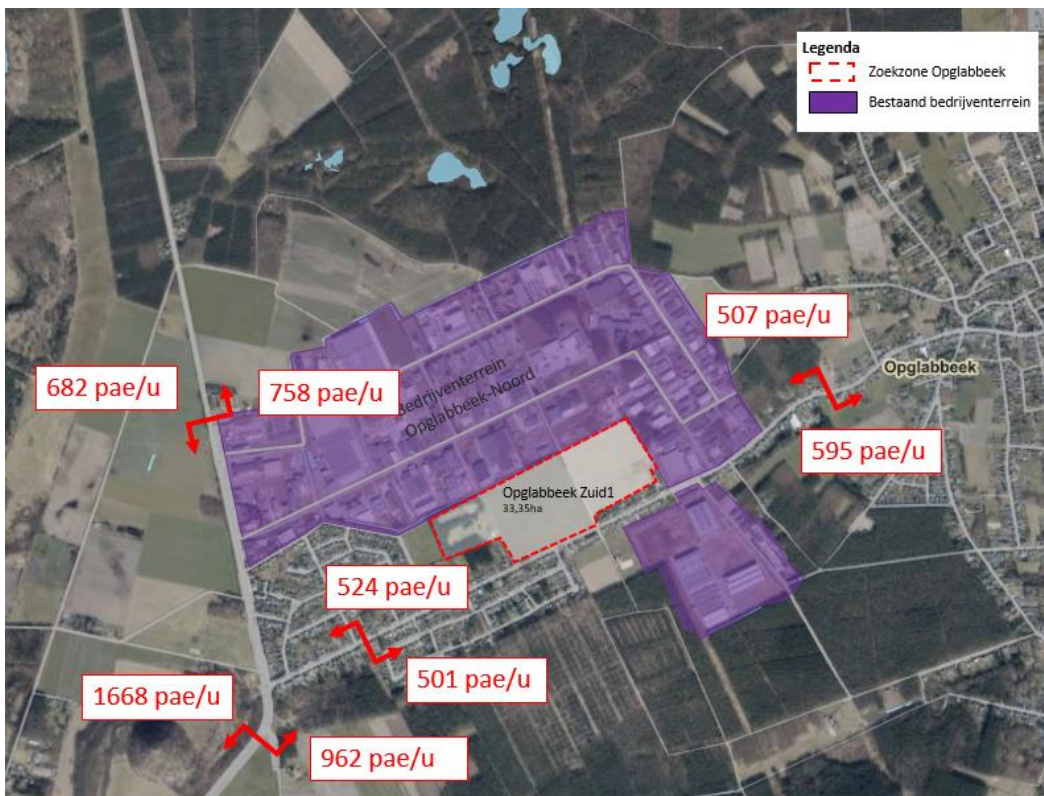
  

Weg naar Zwartberg (centrum Opglabbeek)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Auto	Vracht (pae)	pae	Auto	Vracht (pae)	pae
Toekomstig druktebeeld						
Ochtendspits (per u)	559	75	634	526	80	606
Avondspits (per u)	440	67	507	524	71	595





Illustratie 4.21: Toekomstig druktebeeld, ochtendspits (pae/u)



Illustratie 4.22: Toekomstig druktebeeld, avondspits (pae/u)

### Beoordeling toekomstig druktebeeld

De beoordeling van het toekomstig druktebeeld gebeurt aan de hand van de I/C-verhouding<sup>7</sup>, waarbij de verzadigingsgraad van de in beschouwing genomen wegvakken wordt bepaald.

Tabel 8: I/C-verhouding toekomstig druktebeeld

N76 Weg naar Meeuwen	Richting Meeuwen (noordelijke rijrichting)			Richting Ronde (zuidelijke rijrichting)		
	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C
Ochtendspits (per u)	765	1800	42%	856	1800	48%
Avondspits (per u)	758	1800	42%	682	1800	38%

N76 Weg naar Zwartberg	Richting Ronde (noordelijke rijrichting)			Richting Genk (zuidelijke rijrichting)		
	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C
Ochtendspits (per u)	1241	3600	34%	1717	3600	48%
Avondspits (per u)	962	3600	27%	1668	3600	46%

Weg naar Zwartberg (Nieuwe Kempen)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C
Ochtendspits (per u)	590	1000	59%	564	1000	56%
Avondspits (per u)	524	1000	52%	501	1000	50%

Weg naar Zwartberg (centrum Opglabbeek)	Richting N76 (westelijke rijrichting)			Richting centrum Opglabbeek (oostelijke rijrichting)		
	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C	Intensiteit (pae/u)	Capaciteit (pae/u)	I/C
Ochtendspits (per u)	634	1000	63%	606	1000	61%
Avondspits (per u)	507	1000	51%	595	1000	60%

Het resultaat van de I/C-verhouding geeft aan dat de verzadigingsgraad op geen enkel wegvak 80% overschrijdt. Bijgevolg kan hieruit worden geconcludeerd dat het verkeer op wegvakniveau vlot afgewikkeld kan worden.

Vanuit de vergelijking tussen de verzadigingsgraden van het druktebeeld en het toekomstig druktebeeld, kan tevens worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van de geplande bedrijventerrein (Opglabbeek Zuid 1) geen effecten zal hebben op de verkeersafwikkeling langsheen de in beschouwing genomen wegvakken.

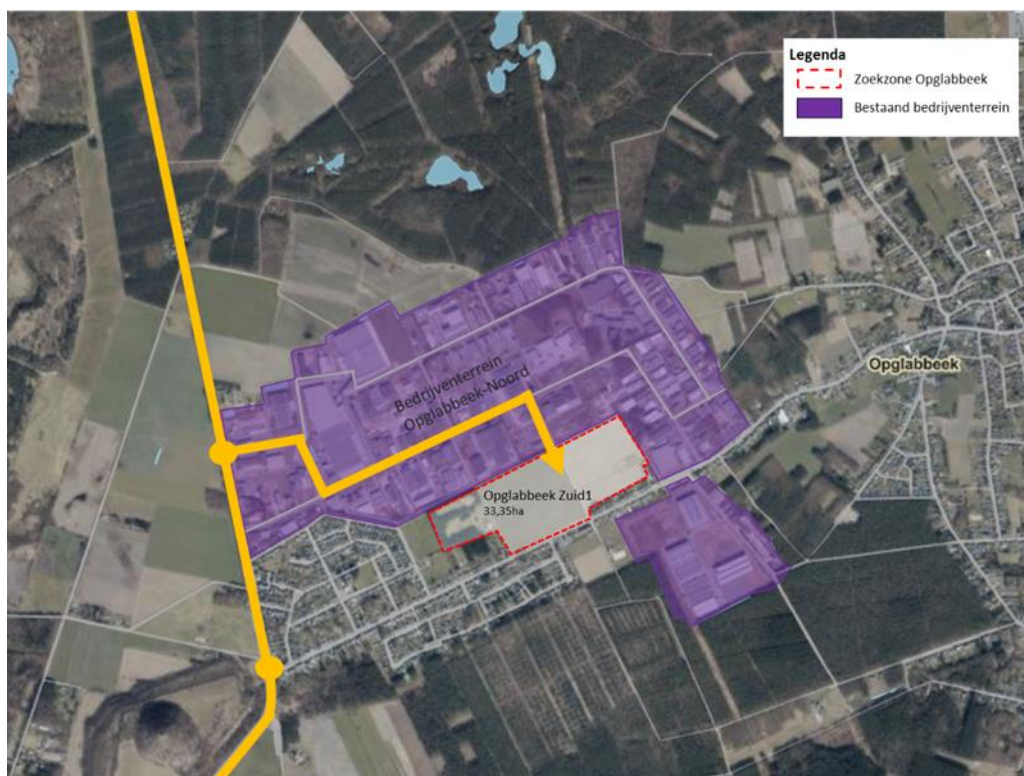
Noot: de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van een verkeersnetwerk is sterk afhankelijk van de capaciteit van de kruispunten. Binnen de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein komen rotondes voor. De capaciteit van deze rotondes zal allicht maatgevend zijn voor de kwaliteit van het aanwezige verkeersnetwerk. Vuistregels geven aan dat de capaciteit van een éénstrooksrotonde begrensd is tot 20.000 – 25.000 voertuigen per etmaal. Vanuit de beschikbare verkeersstellingen is niet eenduidig af te leiden of de rotondes al dan niet capaciteitsproblemen kennen. Doch, vanuit een benadering kan worden vermoed dat tijdens piekmomenten de rotondes capaciteitsproblemen kennen. Verder en meer gedetailleerd onderzoek van de rotondes dient definitief uitsluitsel te geven over de capaciteit van de rotondes. **AWV geeft aan dat rotonde N76 x Bedrijfsstraat verzadigd. Deze uitbreiding zal extra congestie geven. Er gaan dus wel aanpassingen voor de aansluiting op de N76 moeten gebeuren. Agentschap Wegen en Verkeer is met een studie bezig om een optimalisatie van de kruispunten uit te voeren.**

### Verkeersleefbaarheid

Door het bedrijventerrein voor vrachtverkeer eenzijdig te ontsluiten via de rotonde gevormd tussen de N76 Weg naar Meeuwen en de Bedrijfsstraat wordt de Weg naar Zwartberg, het centrum van Opglabbeek en

<sup>7</sup> I/C: de verhouding tussen de intensiteit (in pae/u) en de capaciteit (in pae/u)

de wooncluster Nieuwe Kempen maximaal gevrijwaard van vrachtverkeer. **Bijkomende ontsluitingen op de N76 zijn niet wenselijk.**



Figuur 2: Bereikbaarheid plangebied- vrachtverkeer

De nieuwe ontsluiting houdt in dat de ontsluiting ter hoogte van de industrieweg Noord en – Zuid moet worden herbekeken. Het is niet de bedoeling om twee volwaardige ontsluitingen uit te bouwen.

#### 4.3.4 Beoordeling

Het uitgangspunt van dit onderdeel is dat de hoofdontsluiting van het terrein via de rotonde tussen de N76 Weg naar Meeuwen en de Bedrijfsstraat zal verlopen. Hierdoor wordt ook de Weg naar Zwartberg ontlast van het vrachtverkeer.

Het resultaat van de I/C-verhouding geeft aan dat de verzadigingsgraad op geen enkel wegvak 80% overschrijdt. Bijgevolg kan hieruit worden geconcludeerd dat het verkeer op wegvakniveau vlot afgewikkeld kan worden.

Vanuit de vergelijking tussen de verzadigingsgraden van het druktebeeld en het toekomstig druktebeeld, kan tevens worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van de geplande bedrijventerzone (Opplabbeek Zuid 1) geen effecten zal hebben op de verkeersafwikkeling langsheen de in beschouwing genomen wegvakken

Noot:

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling van een verkeersnetwerk is sterk afhankelijk van de capaciteit van de kruispunten. Binnen de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein komen rotondes voor. De capaciteit van deze rotondes zal allicht maatgevend zijn voor de kwaliteit van het aanwezige

verkeersnetwerk. AWV geeft aan dat rotonde N76 x Bedrijfsstraat verzadigd. Deze uitbreiding zal extra congestie geven. Er gaan dus wel aanpassingen voor de aansluiting op de N76 moeten gebeuren. Agentschap Wegen en Verkeer is met een studie bezig om een optimalisatie van de kruispunten uit te voeren.

Suggestie

**Ontsluiting:**

In het RUP kan best expliciet opgenomen worden dat de noordelijke toegang dienst zal doen als hoofdontsluiting. Door dit expliciet op te nemen kan gegarandeerd worden dat de ontsluiting van deze nieuwe site volledig dient te gebeuren via de N76 - Bedrijfsstraat - Industrieweg-Noord, zeker voor wat betreft het zwaar verkeer.

Verkeersveiligheid:

Het scheiden van de verkeersdeelnemers, en voornamelijk fietsers en vrachtverkeer, komt de verkeersveiligheid ten goede. Bij de ontwikkeling en de aanleg van het bedrijventerrein is het dus aangewezen om de bereikbaarheidsstructuur voor fietsers niet te laten samenvallen met de bereikbaarheidsstructuur van het vrachtverkeer. Er dient hierbij ook voldoende aandacht besteed te worden aan fiets- en voetgangersassen doorheen de site, waarbij onder meer volgende type gebruikers kunnen onderscheiden worden:

- De looplijnen vanaf het bedrijventerrein van en naar de bushaltes
- Werknemers die met de fiets komen
- Fietsers die dit bedrijventerrein kruisen, als onderdeel van hun route

In de huidige situatie ontbreken voetgangersvoorzieningen. Voetgangers maken gebruik van zachte bermen of lopen op rijbaan. Dit veroorzaakt conflicten met gemotoriseerd verkeer (en dus ook vrachtverkeer). Om de verkeersveiligheid te vergroten is het aangewezen om voetpaden te realiseren. Door de afwezigheid of niet conform ingerichte fietsinfrastructuur kunnen onveilige verkeerssituaties ontstaan:

- Vanuit het bereikbaarheidsprofiel van de fietser kan afgeleid worden dat de huidige fietsinfrastructuur langsheen de Weg naar Zwartberg niet conform is aan de inrichtingsprincipes van het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- De interne wegenis binnen het huidige bedrijventerrein is niet uitgerust met fietspaden, wat het conflict tussen de fiets en het gemotoriseerd verkeer (en dus ook vrachtverkeer) verhoogt
- Het bereikbaarheidsprofiel van het plangebied gaat zoals in het mobiliteitsplan uit van een mogelijke ontsluiting met de fiets langsheen de Sint-Hubertuslaan en de Heidestraat. Zoals ook al beschreven in het mobiliteitsplan van de gemeente Opglabbeek is het wenselijk om de Sint-Hubertuslaan en de Heidestraat uit te rusten met een veilige fietsinfrastructuur.

Een uitbreiding van het aanbod van buslijn 44 kan de bereikbaarheid van het bedrijventerrein nog versterken.

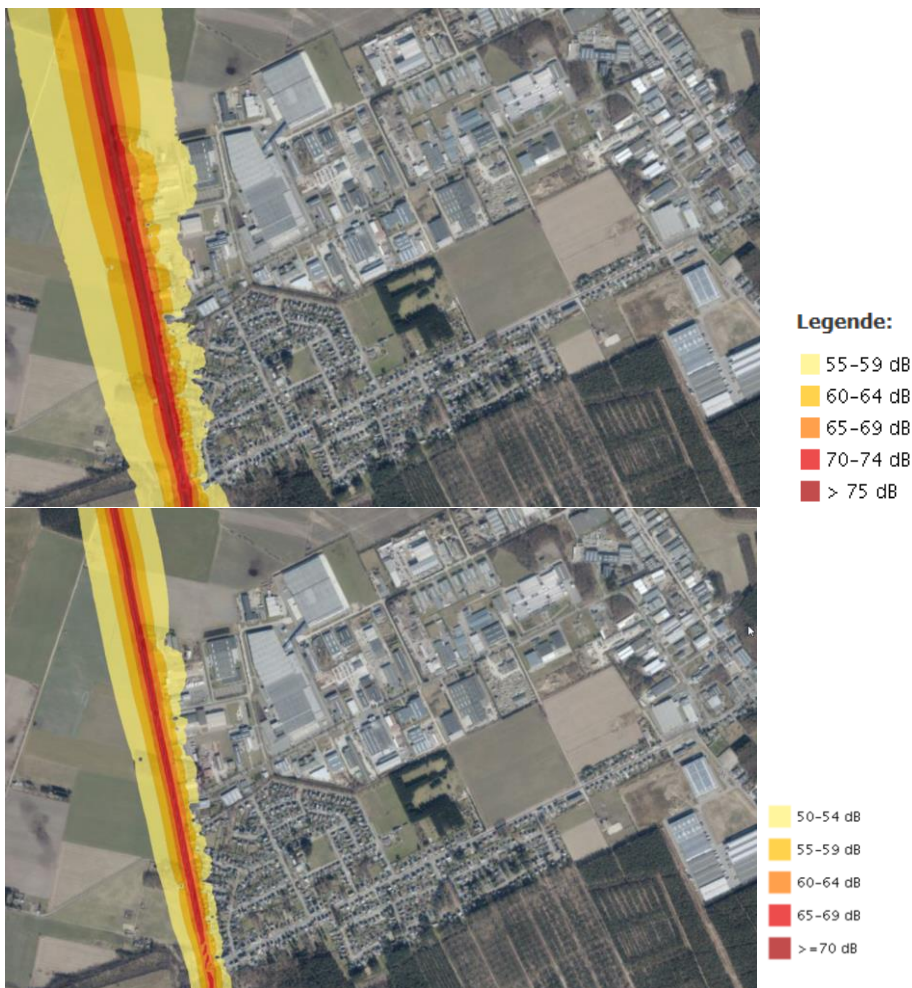
## 4.4 Discipline Geluid en trillingen

### 4.4.1 Beschrijving en analyse

De geluidskwaliteit ter hoogte van het plangebied wordt in de eerste plaats bepaald door het wegverkeer op de N76 en de Weg naar Zwartberg. Lawaai afkomstig van het regionaal bedrijventerrein is eerder beperkt.

Voor Vlaanderen is er een studie uitgevoerd waarin geluidsbelastingskaarten langs wegen werden opgemaakt door het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse Overheid. Op deze kaarten wordt het gemiddelde geluidsniveau afkomstig van het wegverkeer op belangrijke wegen voorgesteld met kleurcodes. Op illustratie 4.23 is de geluidsbelasting door het wegverkeer in de omgeving van het plangebied weergegeven.

$L_{den}$  (Day-Evening-Night) is het gewogen energetisch gemiddelde geluidsniveau van de dag-, avond- en nachtwaarden waarbij de avond- en nachtniveaus verhoogd worden met resp. 5 en 10 dB(A).  $L_{night}$  is het gemiddelde geluidsniveau van alle nachtperioden (23u00 tot 7u00) over een jaar. Uit de kaarten kan opgemaakt worden dat er een geluidsniveau van meer dan 75 dB als  $L_{den}$  kan verwacht worden rondom deze wegen.



Illustratie 4.23: Geluidsbelasting  $L_{den}$  2011 (boven) en  $L_{night}$  2011 (onder)

Er zijn wel meldingen van trillingshinder van een bestaand bedrijf dat in de industriezone ligt. Er zijn geen specifieke geluidsniveaus in en rond het plangebied beschikbaar. Het gebied behoort evenmin tot een stiltegebied.

#### 4.4.2 Plangeïntegreerde maatregelen

In het PRUP wordt een aaneengesloten groenbuffer van 25 m breed voorzien tussen het industrieterrein en de bewoning. Dit geeft een garantie naar een minimale afstand.

Industrieën met een geluidsemisatie hoger dan 65 dB(A) (volgens de kengetallen) worden uitgesloten uit het PRUP. Schrootoverslag met een geluidsemisatie van 70 dB(A)/m<sup>2</sup> zal niet toegestaan worden binnen het plangebied.

Er zal een uitgiftecomité worden opgericht dat instaat voor de selectie van en onderhandeling met kandidaat bedrijven, in functie van de vereisten m.b.t. het regionale of lokaal karakter en eventuele andere vestigingsvoorwaarden geluidsproductie zal hier ook een rol in spelen.

#### 4.4.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

##### Wijziging geluidsklimaat door bedrijvigheid

Mogelijk veroorzaakt de geplande bedrijvigheid geluidsoverlast voor de nabijgelegen woongebieden. De geplande bedrijvigheid zal meer geluid veroorzaken dan de huidige landbouw. De dichtstbijzijnde woningen liggen tegen de contouren van het plangebied en 1 woonperceel met bijgebouw valt binnen het plangebied, meer specifiek binnen de zone voorzien voor tuinen.

Om een beeld te vormen van de mogelijke impact is er gebruik gemaakt van kengetallen. In de studie 'Onderzoek kengetallen geluidemissie in het Rijnmond-gebied' is een lijst met kengetallen per categorie vastgelegd. Voor deze studie zijn veel gegevens verzameld van al de aanwezige bedrijven. Op basis van die informatie is de actuele emissie per vierkante meter in het Rijnmondgebied vastgesteld voor de verschillende bedrijfscategorieën.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de mogelijke kengetallen uit de lijst die zich zouden kunnen vestigen in het plangebied.

Tabel 4.9: lijst met kengetallen "Onderzoek kengetallen geluidemissie in het Rijnmond-gebied, 1999" categorie Kengetallen

	(dB(A)/m <sup>2</sup> )
Procesindustrie	65
Massagoed overslag	65
Gasoverslag	58
Vloeibare overslag	50
Container overslag	65
Opslag en distributie	55
energiecentrales	61
afvalverwerking	53

Indien de oppervlakte van een bepaald bedrijf gekend is, kan een inschatting gemaakt worden wat de geluidsemissie van dit bedrijf zal zijn. Echter betreft het hier een planniveau en is moeilijk in te schatten wat het effect zal zijn.

Op basis van bovenstaande kengetallen werden enkele scenario's gemodelleerd. Hiervoor werd gebruik gemaakt van een geluidsmodellering met het softwarepakket Geomilieu (DGMR), met een module specifiek voor industrielawaai. De berekening gebeurde conform ISO-9613-1. Het model werd opgebouwd aan de hand van de bodemgesteldheid (zacht en geluidsabsorberend of hard en geluidsreflecterend) en aanwezige gebouwen (standaard hoogte van 8 m). Per modellering werd telkens een oppervlaktebron van 1 ha ingebracht, met een emissie conform tabel 4.1. Voor heel het plangebied is een harde ondergrond gehanteerd ( bodemfactor 0,2). Bij een zachter ondergrond zal er een hoger geluidsabsorptie zijn.

Om het effect van de plaatsing van de verscheidene industrieën binnen het plangebied te kunnen onderzoeken werden 3 zones voor het plaatsen van de oppervlaktebron geselecteerd. Er is een analyse uitgevoerd met een oppervlakte van 1 ha met een kengetal van 65 dB(A)/m<sup>2</sup>. Dit zijn onder andere procesindustrie, massagoed overslag en containeroverslag.

Zone A werd gekozen centraal in het plangebied, zone B zo dicht mogelijk tegen de bewoning en zone C zo ver mogelijk van de bewoning. Alle zones hebben een oppervlakte van 1 ha (Illustratie 4.24).

De toetspunten werden gekozen bij de relevante bewoning. Toetspunten 8 en 9 werden geplaatst in het bestaande industrieterrein. Dit om in alle windrichtingen een evaluatie te kunnen uitvoeren.



Illustratie 4.24: Aanduiding toetspunten en 3 zones voor plaatsing oppervlaktebron

Het specifieke geluidsniveau van de technische installaties moet voldoen aan de grenswaarden opgelegd volgens de bepalingen in VLAREM II. Om te voldoen aan de VLAREM zal een nieuwe inrichting bij een specifiek geluid kleiner dan de richtwaarde (RW) steeds moeten voldoen aan de RW – 5 dB(A). Indien het achtergrondgeluid lager is dan de RW (voor gebieden op minder dan 500 m van industrie) zal om geen overschrijdingen te hebben (ter hoogte van de omliggende woningen) het specifiek geluid overdag maximaal 45 dB(A) en 's nachts 40 dB(A) bedragen.

In tabel 4.10 worden de resultaten (specifiek geluid) weergegeven van een oppervlakte van 1 ha met een kengetal van 65 dB(A)/m<sup>2</sup>. Dit zijn onder andere procesindustrie, massagoed overslag en containeroverslag. In deze tabel is eveneens een aftoetsing gebeurd aan de normen voor geluid in open lucht volgens Vlarem II. Deze aftoetsing wordt uitgevoerd voor de dagperiode (7-19 u). Op basis van de huidige inzichten kan er van uitgegaan worden dat de activiteiten hoofdzakelijk binnen dit tijdschema zullen plaatsvinden. Indien dit niet het geval is dient de norm met 5 dB(A) verlaagd te worden.

Tabel 4.10: Resultaten geluidsmodellering met een oppervlaktebron van 1 ha met emissie 65 dB(A)/m<sup>2</sup> en toetsing aan de geluidsnorm in open lucht. Overschrijdingen zijn aangegeven in vet.

		Gemodelleerde waarde (dB(A))			Normen in open lucht, overdag	Overschrijding norm		
		Zone A	Zone B	Zone C		SPL - RW-5		
Toetspunt	Hoogte (m)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	RW-5	Zone A	Zone B	Zone C
1_A	4	44,6	43,2	35	45	-0,4	-1,8	-10
1_B	1,5	45,6	43,6	35,1	45	<b>0,6</b>	-1,4	-9,9
2_A	4	45,2	46,3	36,1	45	<b>0,2</b>	<b>1,3</b>	-8,9
2_B	1,5	45,8	47	36,2	45	<b>0,8</b>	<b>2</b>	-8,8
3_A	4	46,4	52,7	38,4	45	<b>1,4</b>	<b>7,7</b>	-6,6
3_B	1,5	47,1	53,5	38,5	45	<b>2,1</b>	<b>8,5</b>	-6,5
4_A	4	44,2	52	40,6	45	-0,8	<b>7</b>	-4,4
4_B	1,5	45,8	53	40,8	45	<b>0,8</b>	<b>8</b>	-4,2
5_A	4	47,1	55,2	42,4	45	<b>2,1</b>	<b>10,2</b>	-2,6
5_B	1,5	47,7	55,8	42,7	45	<b>2,7</b>	<b>10,8</b>	-2,3
6_A	4	37,7	40,4	44,9	45	-7,3	-4,6	-0,1
6_B	1,5	37,8	40,7	45,3	45	-7,2	-4,3	<b>0,3</b>
7_A	4	34,9	32,5	28,9	45	-10,1	-12,5	-16,1
7_B	1,5	34,5	32,1	28,3	45	-10,5	-12,9	-16,7
8_A	4	21,2	17,8	18,6	55	-33,8	-37,2	-36,4
8_B	1,5	30	30,1	18,8	55	-25	-24,9	-36,2
9_A	4	36,3	37,4	47,5	55	-18,7	-17,6	-7,5



9_B	1,5	36,4	37,5	48,3	55	-18,6	-17,5	-6,7
10_A	4	37,5	37,5	29,9	45	-7,5	-7,5	-15,1
10_B	1,5	36,5	37,5	27,6	45	-8,5	-7,5	-17,4

Bij de modellering van een oppervlaktebron in zone A is er een overschrijding van de norm in toetspunten 1, 2, 3 en 5. Bij de plaatsing van de oppervlaktebron in zone B is er een overschrijding van de norm in toetspunten 2, 3, 4 en 5. Bij plaatsing van de oppervlaktebron in zone C is er enkel op 1,5 m hoogte bij toetspunt 6 een lichte overschrijding van de norm.

Een gelijkaardige modellering gebeurde voor 'opslag en distributie' met een geluidsemissie van 55 dB(A)/m<sup>2</sup>. Bij de plaatsing van de oppervlaktebron in zone A en C werd in geen enkel toetspunt een overschrijding van de norm voorspeld. Bij plaatsing van de oppervlaktebron in zone B werd enkel in toetspunt 5 een overschrijding vastgesteld, nl. 0,6 dB(A) op 4 m hoogte en 1,2 dB(A) op 1,5 m hoogte.

Het grote voordeel van het gebruik van kengetallen is dat het een snel en goedkoop alternatief is voor tijdrovend en kostbaar onderzoek om de mogelijke effecten van een bepaalde inrichting na te gaan. Een belangrijk nadeel is dat het toepassen van gemiddelde kengetallen kan leiden tot zeer onnauwkeurige effectinschattingen wanneer het specifieke project dat uiteindelijk zal toegestaan worden sterk afwijkt van de aanname. Eveneens wordt er geen rekening gehouden met een toekomstige invulling van het terrein. Zo kunnen immers gebouwen en andere obstakels voor een afscherming zorgen.

Op basis van bovenstaand onderzoek kan wel aangetoond worden dat de toegestane activiteiten mogelijk zijn. Het uitgiftecomité zal instaan voor de selectie van en onderhandeling met kandidaat bedrijven, in functie van de vereisten m.b.t. het regionale of lokaal karakter en eventuele andere vestigingsvoorwaarden.

Geluidshinder t.a.v. de receptor natuur wordt niet verwacht. Immers, tussen het plangebied en de dichtbijgelegen groengebieden ligt een verstedelijkte zone (regionaal bedrijventerrein, woonkern, woonlinten, drukke autowegen,...) waardoor de impact van een eventuele geluidstoename niet relevant wordt geacht t.a.v. deze groengebieden.

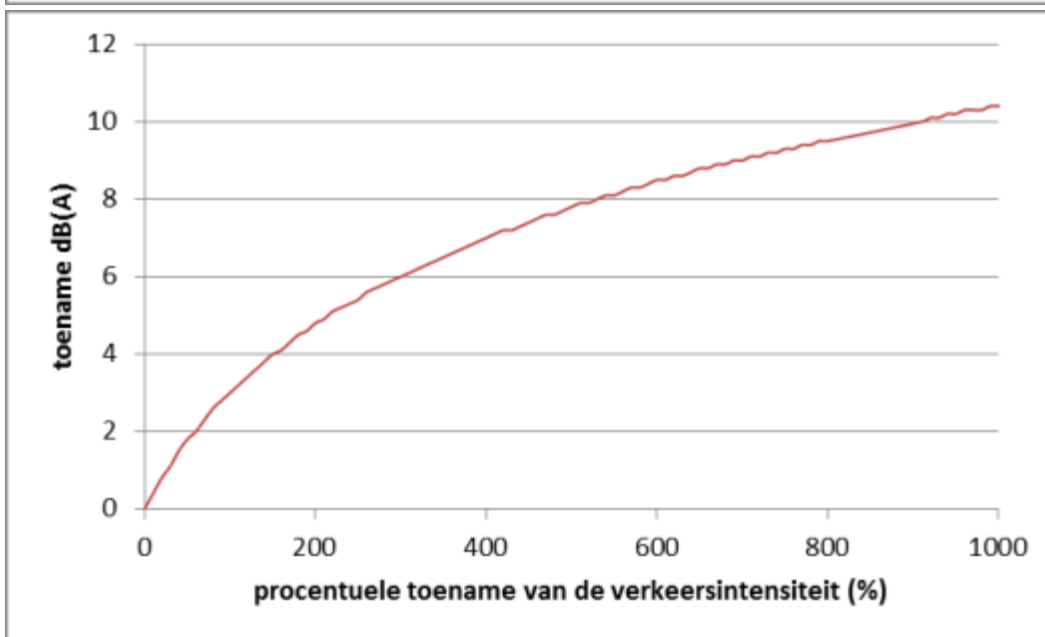
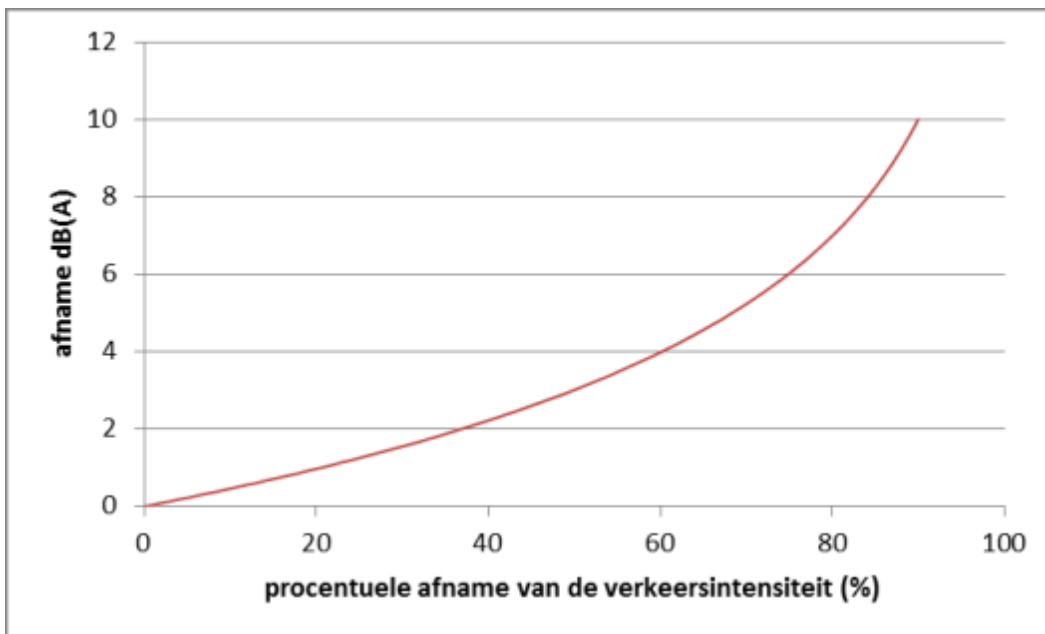
#### **Wijziging geluidsklimaat door overdruk zone met mogelijkheid tot lokale bedrijvigheid**

Door het plan zal eveneens mogelijk gemaakt worden dat lokale bedrijven zich hier kunnen vestigen. Deze kunnen het geluidsklimaat beïnvloeden maar waarschijnlijk in minder mate dan de onderzochte regionale bedrijven. Anderzijds kan ook de herlokalisatie van de bestaande KMO's positieve effecten genereren op het huidige geluidsklimaat, met name minder geluidshinder in gevoelige zones (woonzones, scholen, rusthuizen,...).

#### **Wijziging geluidsklimaat door verkeer**

Naast het geluid afkomstig van de installaties of de activiteiten op het terrein is er eveneens geluid afkomstig van het bijkomend verkeer.

Algemeen kan gesteld worden dat een toename van meer dan 25 % aan verkeer een effect heeft van 1 dB(A) op het omgevingsgeluid. Een toename van 100 %, m.a.w. een verdubbeling van het verkeer zal het omgevingsgeluid met 3 dB(A) doen toenemen. De totale verkeersintensiteit is echter niet de enige bepalende parameter. Ook het voertuigtype, snelheid, ritdynamiek, etc. is van belang. Om het effect van de toename in het verkeer te kaderen kan gebruik gemaakt worden van onderstaande illustraties. Deze illustraties geven weer wat de impact op het geluidsniveau is ten gevolge van de intensiteitswijzigingen.

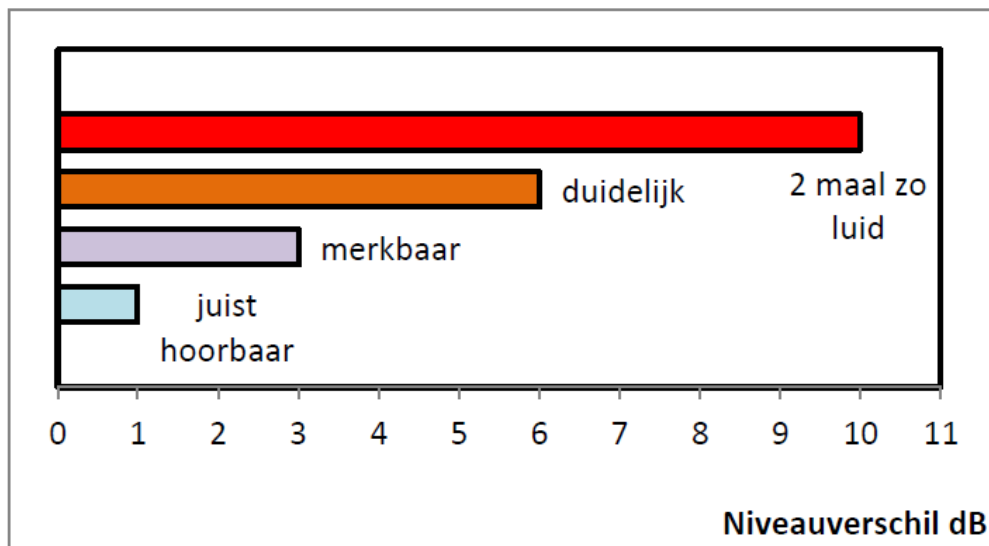


Illustratie 4.25: Geluidsniveaus wijziging verkeersintensiteiten. (Bron: Achtergrondinformatie over luchtverontreinigingen en geluidshinder afkomstig van gemotoriseerd verkeer, LNE)

De geplande activiteiten kunnen ook zorgen voor toename van het verkeerslawaaai. Het bedrijventerrein zal ontsloten worden via Industrieweg Noord naar de Weg naar Meeuwen. Het bestaande en het nieuwe bedrijventerrein zullen hier dienen als buffer, waardoor de toename in verkeerslawaaai beperkt zal blijven voor de omwonenden. In de woonwijk ten westen van het plangebied kan echter wel een verhoging van het verkeerslawaaai ontstaan door de toename van verkeer. Het effect zal licht negatief zijn t.o.v. de huidige situatie.

In de mobiliteitsstudie zijn de relatieve toenames weergegeven. Deze bedragen maximaal 18 % (pae). Op basis van de mobiliteitsgegevens kan er dan ook aangenomen worden dat de maximale stijging ter hoogte van de woningen langs de ontsluitingswegen ca. 1 dB(A), zal bedragen. Conform het

beoordelingskader uit het richtlijnenboek geluid kan geconcludeerd worden dat het effect beperkt negatief zal zijn.



Illustratie 4.26: Schaal voor de waargenomen ernst van geluidstoename

Op basis van bovenstaande gegevens kan er dan ook geoordeeld worden dat een stijging ten aanzien van de referentiesituatie op de spitsmomenten maximaal "juist hoorbaar" zal zijn.

#### 4.4.4 Beoordeling

Het effect wordt als beperkt negatief beoordeeld. Conform de milieuwetgeving dienen milieuvergunningen aangevraagd en nageleefd te worden.

##### Suggestie:

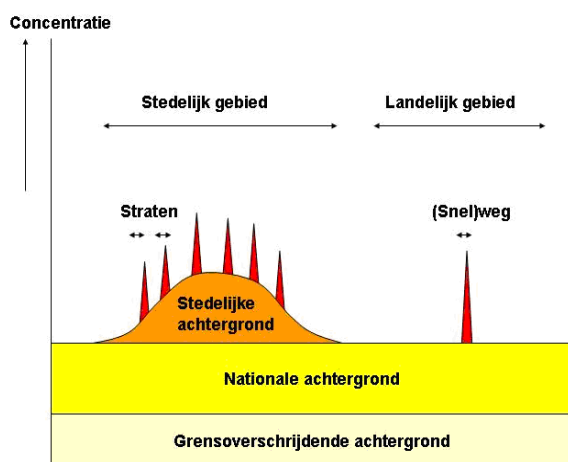
Het uitgiftecomité zal instaan voor de selectie van en onderhandeling met kandidaat bedrijven, in functie van de vereisten m.b.t. het regionale of lokaal karakter en eventuele andere vestigingsvoorwaarden. Om een goed beeld van de geluidsbelasting te kennen kan het nuttig zijn om reeds bij de onderhandelingen een akoestische studie te laten uitvoeren.

## 4.5 Discipline Lucht

### 4.5.1 Beschrijving en analyse

De kwaliteit van de omgevingslucht wordt bepaald door natuurlijke emissies en emissies afkomstig van menselijke activiteiten zoals industrie, energievoorziening, landbouw, gebouwenverwarming en verkeer, en dit gekoppeld aan de weersomstandigheden welke niet alleen effect hebben op de grootte van diverse emissies (bv. bij gebouwverwarming) maar tevens verantwoordelijk zijn voor de mate van transport en verdunning van polluenten.

Binnen het plangebied komen geen noemenswaardige emissiebronnen voor. De belangrijkste emissiebronnen in het plangebied vandaag zijn het verkeer op de omliggende wegen.



Illustratie 4.27: Luchtkwaliteit in een stedelijke omgeving en in de buurt van een (snel)weg

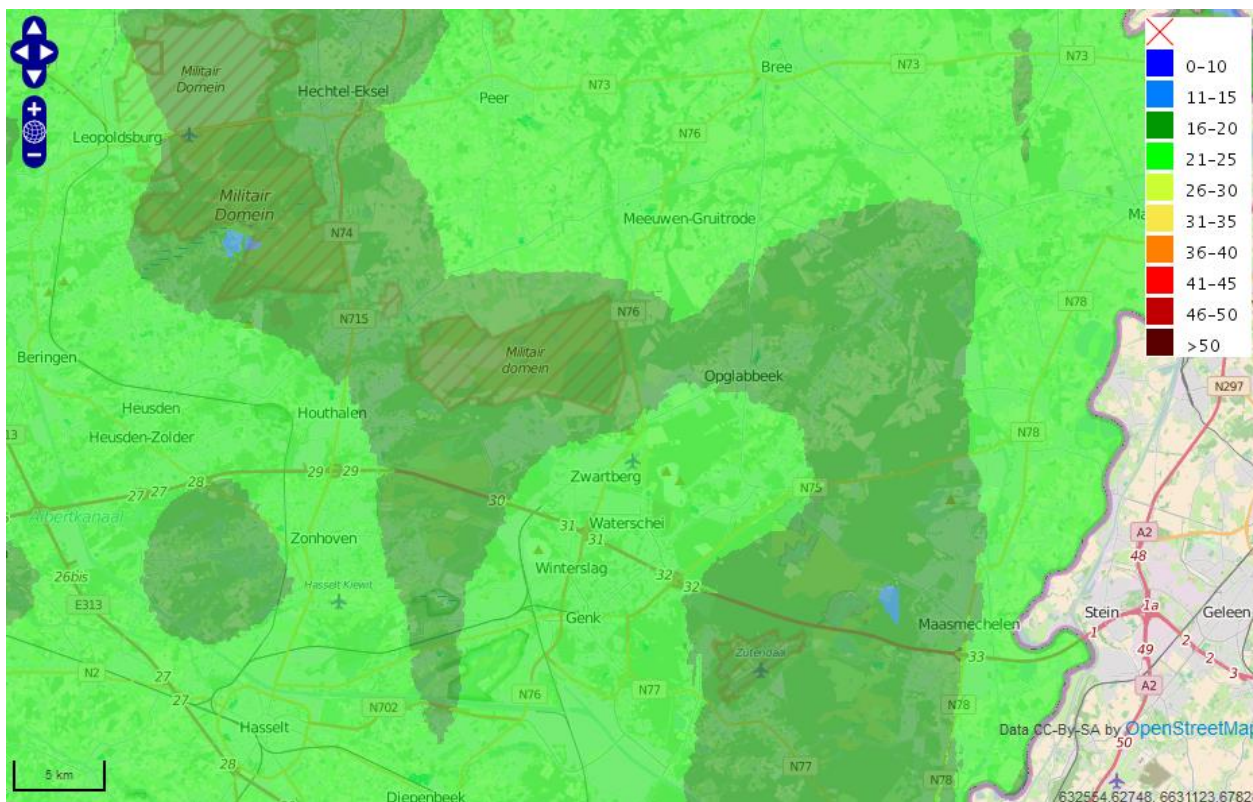
De exacte lokale luchtkwaliteit is afhankelijk van de verkeersintensiteit, de vlootsamenstelling, de verkeersafwikkeling (snelheid, congestie), omgevingsparameters (weg- en gebouwenconfiguraties) en achtergrondconcentraties.

De voornaamste emissies ten gevolge van wegverkeer bestaan uit stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen (benzeen), koolstofmonoxide (CO, product van onvolledige verbranding), fijn stof en zwaveldioxide. Door de ligging van het projectgebied ten opzicht van de verkeersader kan aangenomen worden dat de luchtkwaliteit in het gebied hierdoor beïnvloed wordt.

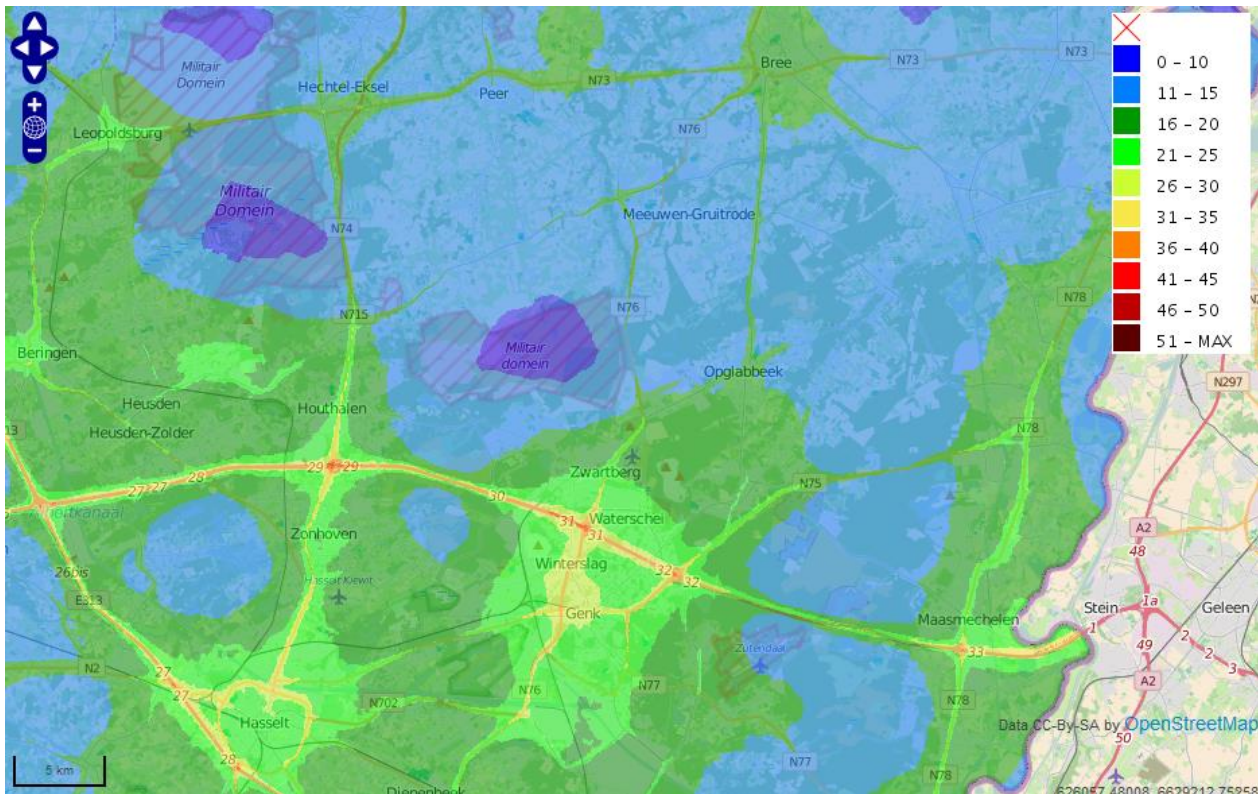
Om een beeld te vormen van de concentraties aan stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) in de omgeving van het plangebied is gebruik gemaakt van Atmosys. Deze applicatie is ontwikkeld om de problematiek van luchtverontreiniging in Europese hotspots te evalueren. De kaarten met de jaarlijkse gemiddelde concentraties geven een benaderend beeld van de luchtkwaliteit aan de hand van interpolaties volgens een rooster van 4 x 4 km<sup>2</sup> gecombineerd met een IFDM model op basis van punt- en lijnbronnen.

Illustratie 4.28 visualiseert het PM<sub>10</sub> jaargemiddelde voor 2013. Het jaargemiddelde bedraagt ter hoogte van het plangebied tussen 21 en 25 µg/m<sup>3</sup>. Vanaf een jaargemiddelde concentratie van 40µg/m<sup>3</sup> is de norm overschreden.

Illustratie 4.29 visualiseert de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> voor 2013. Het plangebied is gelegen in een zone waar een achtergrondconcentratie kan verwacht worden tussen 16 en 20 µg/m<sup>3</sup>. Vanaf een jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m<sup>3</sup> is de norm overschreden. Dit gebeurt voornamelijk op verkeersintensieve plaatsen, zoals ter hoogte van op- en afritten.



Illustratie 4.28: Gemiddeld gehalte aan PM<sub>10</sub> in 2013 (µg/m<sup>3</sup>) (Atmosys)



Illustratie 4.29: Gemiddeld gehalte aan  $\text{NO}_2$  in 2013 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) (Atmosys)

De luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied wordt in de eerste plaats bepaald door de aanwezigheid van het reeds bestaande regionaal bedrijventerrein en het wegverkeer van en naar de E314. Het wordt wellicht ook deels bepaald door zijn ligging t.o.v. de industrieterreinen van Genk, Zonhoven en Houthalen-Helchteren.

#### Geurhinder

Het gemeentebestuur heeft weet van twee bedrijven aan de rand van het huidige bedrijventerrein die regelmatig aanleiding geven tot geurhinder.

#### 4.5.2 Plangeïntegreerde maatregelen

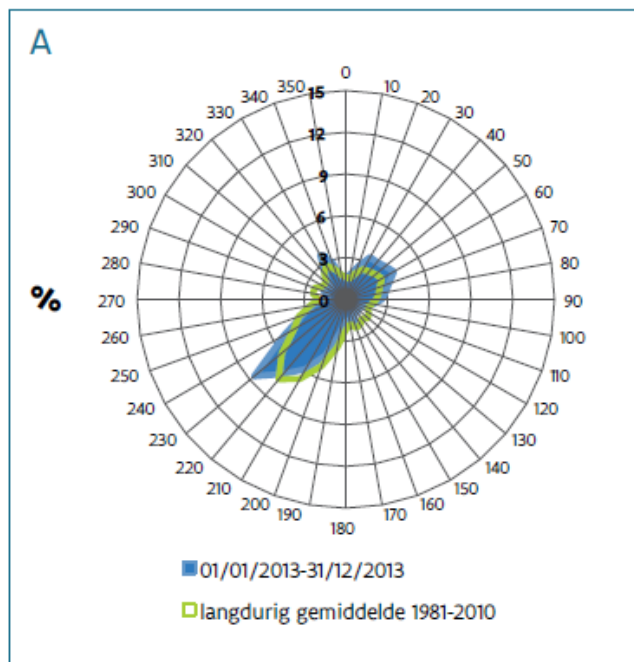
Er wordt een groenbuffer voorzien. Deze kan algemeen fungeren als buffer tegen stof en heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit.

#### 4.5.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

##### Wijziging luchtkwaliteit door bedrijvigheid

Zeer diverse invullingen van bedrijvigheid zijn mogelijk, gaande van regionaal tot lokaal of logistieke bedrijvigheid. Het voorgenomen plan zal resulteren in emissies naar de lucht van gebouwenverwarming en van voertuigen. Specifieke emissies, afhankelijk van het type bedrijf, zullen ook voorkomen. Van de nieuwe industriële emissies is in de planfase nog niets gekend. Daarom is voor de effecten van deze toekomstige industriële ontwikkelingen een eerder kwalitatieve benadering gehanteerd. Een correcte uitspraak over de impact op de luchtkwaliteit kan pas op projectniveau gebeuren, via de milieuvergunningsaanvraag of project-MER.

Voor de beïnvloeding van de luchtkwaliteit op lokale schaal is de overheersende windrichting erg belangrijk. In onderstaande illustratie 4.30 is een typische windrichtingsroos voor Vlaanderen weergegeven.



Illustratie 4.30: Windrozen voor het station Antwerpen-Luchtbal (wind komende van)

Ten gevolge van de overheersende windrichting in Vlaanderen worden de grootste effecten van lokale verontreinigingsbronnen waargenomen in zones die ten noordoosten van de bronnen liggen. De bijdrage in de omgeving van het plangebied is naast de hoeveelheid geëmitteerde verontreinigende stoffen afhankelijk van het aantal punt- en oppervlaktebronnen, de hoogten, de temperaturen en de snelheden waarmee de afvalgassen de schouw verlaten. Van al deze factoren is op planniveau niet genoeg geweten.

De emissies zijn echter onderworpen aan de VLAREM-wetgeving. Elke exploitatie dient deze emissiegrenswaarden te respecteren. Daarenboven dient de exploitant van de inrichting de Best Beschikbare Technieken (BBT) toe te passen ter bescherming van mens en milieu, en dit zowel bij de keuze van de behandelingsmethodes op het niveau van emissies, als bij de keuze van de bronbeperkende maatregelen. Dit is opgenomen in VLAREM II, Art. 4.1.2.1.

In onderstaande paragrafen wordt een beeld gegeven van de mogelijke invullingen.

#### Logistieke bedrijvigheid

Het betreft hier een activiteit waarbij de mogelijkheid bestaat om goederen in de zone verder te verpakken, tijdelijk op te slaan, ...om ze vervolgens te verdelen.

Het betreft binnen deze activiteit dan ook hoofdzakelijk luchtgebonden emissies die met logistiek te maken hebben.

De emissiebronnen in het studiegebied welke emissies van de relevant geachte parameters kunnen veroorzaken zijn vnl. :

- gebouwverwarming (zowel van bewoning, kantoorgebouwen, .... )

- verkeer

De verwarming van de nieuwe gebouwen zal voor een extra uitstoot aan luchtvervuilende stoffen zorgen. Bij gebruik van fossiele brandstoffen bij gebouwverwarming komen verbrandingsgassen in de lucht vrij. Bij gebruik van aardgas zijn de belangrijkste parameters CO en NOx. Het gebruik van huisbrandolie veroorzaakt bijkomend nog SO<sub>2</sub> en PM10 (roet) emissies.

De verwachte toename van de emissies ten gevolge van gebouwverwarming is echter beperkt en zal nauwelijks een invloed hebben op de plaatselijke luchtkwaliteit. De efficiëntie van de gebouwenverwarming zal echter grotendeels afhankelijk zijn van de warmteverliezen die voorkomen.

Het verkeer zal onder het aspect verkeersemisatie meegenomen worden.

#### Procesindustrie

Naast emissies te wijten aan verbranding (bv voor verwarming, stoomproductie, ovens,...) kunnen er tevens procesemissies optreden naargelang de aard van de processen.

Bij productie en verwerking van goederen zoals de verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen zullen de emissies van de bedrijven zeer sterk afhankelijk zijn van de aard van deze bedrijven. De bedrijven binnen het gedefinieerde bedrijfstype zijn echter zelden gelijk wat de diverse emissies betreft. Er zijn meestal verschillen in:

- bedrijfsgrootte (in termen van productiecapaciteit, opgesteld vermogen, aantal medewerkers, productie-oppervlak et cetera);
- productiewijze (processen, voorzieningen, milieuzorg).

Wat de industriële emissies betreft: deze worden, voor zover relevant, doorgaans in kaart gebracht o.b.v. de Integrale Milieujaarverslagen (IMJV) van de bedrijven. Op basis van de emissies (afgeleid uit de IMJV) en de terreinoppervlakte van de bestaande bedrijven, worden "standaard" emissiefactoren (in kg/m<sup>2</sup>, ton/ha,...) per type bedrijf bepaald die vervolgens toegepast worden op de geplande oppervlakte bijkomend bedrijventerrein. De beschouwde pollutanten verschillen dus van geval tot geval. Gezien slechts een beperkt aantal bedrijven de meest relevante emissies dienen te rapporteren in het kader van het IMJV, kunnen de emissies van de totaliteit van de bedrijven onvoldoende nauwkeurig in kaart gebracht worden.

Er wordt een groenbuffer aangelegd. Deze buffer dient in de eerste plaats om het zicht op het bedrijventerrein te milderen. Deze groenbuffer is tegelijk ook een buffer tegen fijn stof. Het is immers aangetoond dat groenaanplantingen fijn stof vasthouden en een verbetering van de luchtkwaliteit betekenen. Op die manier kan de eventuele lichte negatieve wijziging van het lokale luchtklimaat worden beperkt.

#### Zone met mogelijkheid tot lokale bedrijvigheid

Door het plan worden activiteiten mogelijk die de luchtkwaliteit negatief kunnen beïnvloeden, met name specifieke bedrijvigheid met emissies (geur, stof,...) en/of toename van verkeersemisaties ten gevolge van de potentieel verkeer genererende werking van het nieuwe bedrijventerrein. Met het voorzien van een overdruk op het regionaal bedrijventerrein als lokaal bedrijventerrein bestaat de opportuniteit om naast nieuwe KMO's aan te trekken ook bestaande KMO's (verspreid over het grondgebied van Opglabbeek) te bundelen en beter te bufferen. Deze verschuiving kan een positief effect hebben op de lokale luchthinder in gevoelige zones.



### **Wijziging luchtkwaliteit door verkeer**

In de discipline mobiliteit is de verkeersgeneratie geëvalueerd. Dagintensiteiten of aspecten rond hoe de attractie over de dag zal verlopen zijn niet beschikbaar. Op basis van de beschikbare gegevens kan echter aangenomen worden dat het plangebied lokaal zal zorgen voor bijkomend verkeer. Het aandeel van de verontreinigende uitlaatgassen afkomstig van het gemotoriseerde verkeer zal verwaarloosbaar zijn ten opzicht van de uitstoot door de verkeersintensiteit op de omliggende hoofdwegen. Er treden geen negatieve effecten op.

### **Wijziging geurklimaat**

Binnen het plangebied wordt de verwerking en bewerking van mest of slib verboden. Dit vormen risicoactiviteiten naar geurhinder. Regionale bedrijven met afvalverwerkende en recyclerende activiteiten en (grootschalige) opslag, productie en verwerking in open lucht kunnen afhankelijk van de activiteit geur produceren. De precieze impact kan echter moeilijk worden ingeschat aangezien het type van bedrijvigheid nog niet is gespecificeerd.

Het is echter ook geen reden om te concluderen dat er effectief geurhinder zal zijn. Maar op basis van de huidige inzichten zijn de afstanden wel voldoende om te komen tot een geurimpact lager dan het nuleffectniveau. Dit nuleffectniveau komt m.a.w. overeen met het niveau waaronder geen negatieve effecten te verwachten zijn. Dit nuleffectniveau (ten aanzien als richtwaarde) is een maximale geurconcentratie gekoppeld aan een frequentie van voorkomen, waarvan kan aangenomen worden dat er geen hinder ervaren wordt, en (een uitzondering niet te na gesproken) geen aanleiding zal geven tot klachten. Er wordt dus vanuit gegaan dat een bepaalde geurbelasting mogelijk is, op voorwaarde dat de waarneming ervan, de concentratie en de frequentie bepaalde limietwaarden niet overschrijdt, limietwaarden die uiteraard functie zijn van het type geur. Eventuele geurhinder voor de omwonenden zal op basis van de geldende wetgeving (oa. VlareM) beperkt worden.

Het uitgiftecomité zal instaan voor de selectie van en onderhandeling met kandidaat bedrijven. Deze zal dan ook een belangrijke rol spelen in ha al dan niet toelaten van bepaalde activiteiten en het opleggen van de nodige maatregelen. Gezien de voornaamste windrichting het noordoosten is, zullen de aanwezige huizen ten zuid en zuidoosten van de site minder kans op hinder ondervinden.

## **4.5.4 Beoordeling**

Ten NO van het plangebied komt voornamelijk reeds bestaand industrieterrein voor en verder agrarisch en bosgebied. Indien er bedrijfsspecifieke emissies voorkomen zullen er geen aanzienlijke effecten op de omgeving zijn.

De hoeveelheid emissies van het geplande bedrijventerrein is nog onbekend. Er kan dus nog geen exacte uitspraak gedaan worden. Bij strikte toepassing van de VLAREM II voorschriften (inzake minimale schouwhoogte) kan aangenomen worden dat de impact van eventuele geleide emissies voor omwonenden beperkt is. Rekening houdend met de achtergrondconcentraties zullen geen overschrijdingen van luchtkwaliteitsdoelstellingen optreden. De mogelijke wijziging van luchtkwaliteit ten gevolge van bedrijfsactiviteit in de plangebieden wordt als beperkt negatief effect beschouwd.

### **Suggestie:**

Het uitgiftecomité zal instaan voor de selectie van en onderhandeling met kandidaat bedrijven, in functie van de vereisten m.b.t. het regionale of lokaal karakter en eventuele andere vestigingsvoorwaarden. Om een goed beeld van de emissies te kennen kan het nuttig zijn om reeds bij de onderhandelingen een nota met de emissiebronnen op te laten maken.

## 4.6 Discipline Fauna en flora

Figuur 4.3: Habitat- en vogelrichtlijngebieden

Figuur 4.4: VEN-gebieden en natuurreservaten

Figuur 4.5: Biologische waarderingskaart

### 4.6.1 Beschrijving en analyse

Op ongeveer 700 m ten noorden van de contour van het plangebied is het Habitatrichtlijngebied (SBZ-H) BE2200030 'Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode' gelegen. Ten zuiden van het plangebied zijn op minstens 1,5 km enkele deelgebieden van het SBZ-H BE2200043 'Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik' gelegen. Deels overlappend met het SBZ-H in het noordwesten is het Vogelrichtlijngebied (SBZ-V) BE2220313 'Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer' gelegen, op ca. 1,4 km. Deze gebieden zijn weergegeven op figuur 4.3

Binnen het SBZ-H BE2200030 ligt het VEN-gebied 410 'De Ruiterskuilen-Oudsberg-Solterheide', op ongeveer 870 m ten noorden van het plangebied. Op minder dan 1,2 km ten zuiden van het plangebied bevindt zich het VEN 413 'De Klaverberg en Heiderbos' (Figuur 4.4).

Het grootste gedeelte van het plangebied is op de biologische waarderingskaart (figuur 4.5) aangeduid als biologisch minder waardevol. Het betreft akkers op zandige bodem (karteringseenheid bs). In het westen in het plangebied is een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen aangeduid. Het betreft een soortenarm permanent cultuurgrasland (hp) en naaldhoutbestand zonder duidelijke ondergroei(pa) met fijnspar (pica) en gemengd loofhout (gml). In het zuidwesten grenst een oppervlakte biologisch waardevolle opslag van allerlei aard (sz) met o.a. Amerikaanse vogelkers (prus) aan het plangebied. In het noorden grenst aan het plangebied een ruigte of pioniersvegetatie met beperkte opslag van struiken en bomen, aangeduid als complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen. In het noordoosten grenst een biologisch zeer waardevol eiken-berkenbos (qb-) en gemengd naaldhout bestand (gmn) aan het plangebied.

In het plangebied zijn geen habitats gelegen volgens de habitatkaart afgeleid van de biologische waarderingskaart (illustratie 4.31). Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich een oud zuurminnend eikenbos op zandvlakte met *Quercus robur* (habitattypen 9190).



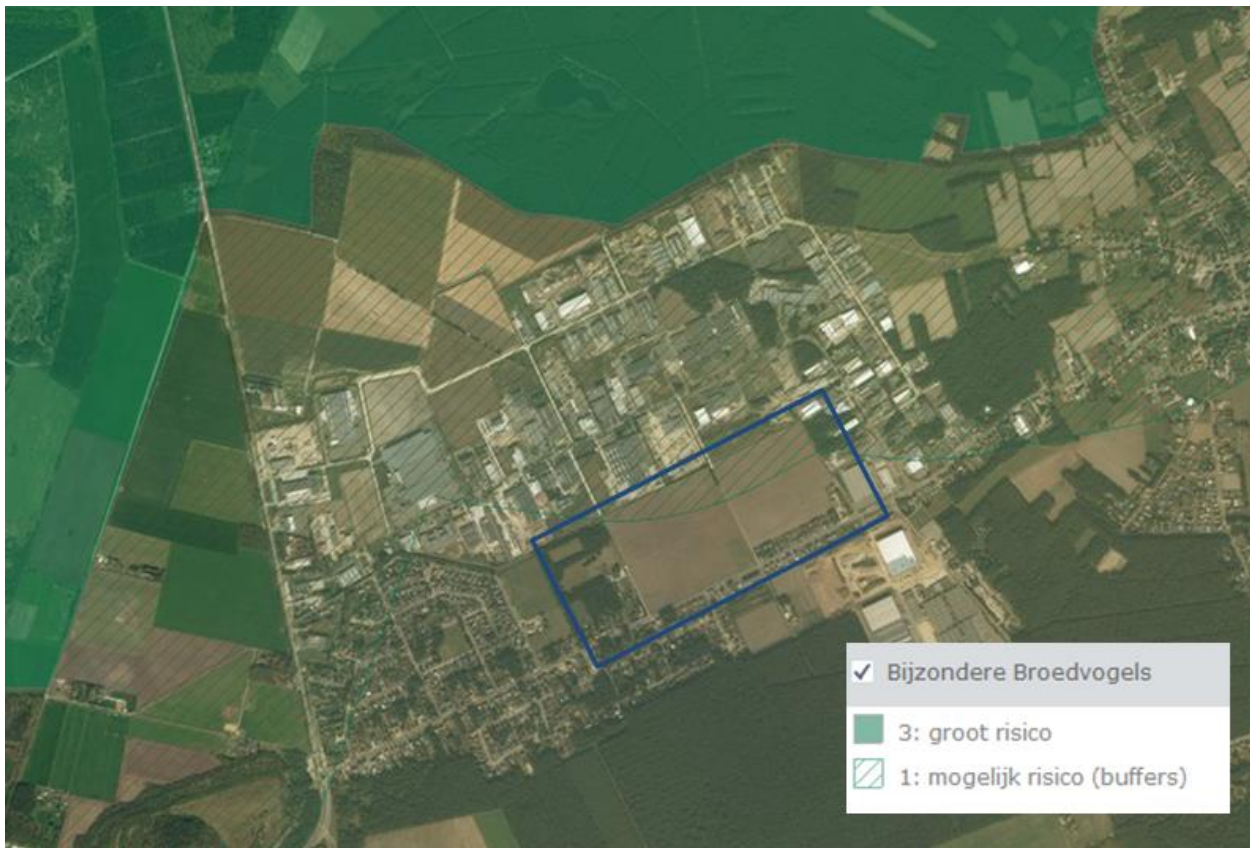
Illustratie 4.31: Habitats Biologische waarderingskaart r (Geopunt.be)

Het plangebied bevindt zich op ongeveer 700 m van een faunistisch belangrijk gebied (Illustratie 4.32). De afbakening van deze gebieden is gebaseerd op soorten die tot de Rode lijst-categoriën 'Met uitsterven bedreigd', 'Bedreigd' en 'Kwetsbaar' horen.



*Illustratie 4.32: Faunistisch belangrijk gebied (BWK, Geopunt.be)*

Volgens de Vlaamse risicoatlas vogels-windturbines (Everaert, 2015) loopt er geen vogeltrekroute over het plangebied. Het plangebied ligt wel op minder dan 1 km van een Bijzonder broedvogelgebied voor Nachtzwaluw en Boomleeuwerik (zie bovenstaande illustratie).



Illustratie 4.33: Bijzonder broedvogelgebied Risicoatlas vogels-windturbines (INBO, 2015)

#### 4.6.2 Plangeïntegreerde maatregelen

In het westen, binnen het complex van biologisch waardevolle en minder waardevolle elementen wordt een zone voor tuinen voorzien in het PRUP. De aanleg van verhardingen wordt beperkt toegelaten. Alle verhardingen en constructies samen bedragen max. 10% van de tuinzone van het betrokken perceel. Bestaande hoogstambomen dienen maximaal gevrijwaard te worden. Afsluitingen dienen te bestaan uit streekeigen en inheemse levende hagen, eventueel in combinatie met hekwerk of paal en draad met een maximum hoogte van 2 m.

Langsheen heel de zuidelijke en westelijke zijde van het plangebied wordt een groenbuffer van 25 m breed voorzien. Deze zal bestaan uit hoog- en laagstammig streekeigen bomen, struiken en heesters. Het groenscherm dient minimaal 6 meter hoog te zijn.

Een aanvraag tot stedenbouwkundige en verkavelingsvergunning die betrekking heeft op herbouw, nieuwbouw en/of uitbreiding, kan slechts worden verleend voor zover deze eveneens betrekking heeft op de realisatie de groenbuffer voor de totaliteit van het art. 4 'zone voor groenbuffer', of voor zover deze aantoont dat deze groenbuffer reeds gerealiseerd werd. Daarbij geldt dat uiterlijk in het eerste plantseizoen dat volgt op de stedenbouwkundige vergunning, de bufferstroken integraal beplant moeten zijn.

#### 4.6.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

Het plangebied ligt op voldoende grote afstand om geen effect te hebben op VEN-gebied of een SBZ. Gezien de reeds aanwezige barrièrewerking van de Weg naar Zwartberg en het bestaande industrieterrein, vervult het plangebied geen belangrijke corridorfunctie tussen de bestaande SBZ's. De inplanting van een bedrijventerrein in het plangebied zal niet zorgen voor een inname van een ecologische verbinding.

Zoals reeds vermeld onder paragraaf 4.5 Lucht en 4.4 Geluid en Trillingen is er ten gevolge van het plangebied geen significante lucht- of geluidshinder te verwachten. Het nieuwe bedrijventerrein wordt bovendien ingesloten door bestaande industrie en bebouwing, waardoor geen significante verstoringseffecten op de fauna in de SBZ's verwacht wordt.

Door het aanleggen van een groenbuffer blijven schuilplaatsen en eventuele broedplaatsen voor fauna bestaan. Enkel voor typische akkers- en weidevogels zal het plan een verlies aan oppervlakte leefgebied betekenen. Zij kunnen echter ten noorden van het plangebied terecht, waar grote arealen weides, akkerland en het militair domein beschikbaar zijn.

Er bevindt zich geen biologisch waardevolle vegetatie binnen het plangebied (figuur 4.5). Centraal in het plangebied bevindt zich voornamelijk biologisch minder waardevolle vegetatie. Aangezien een gedeelte van de natuurlijke elementen in het westen van het plangebied behouden kunnen blijven en een groenbuffer wordt aangelegd, kan het effect op de vegetatie als neutraal beschouwd worden.

Aangezien de bedrijven zelf nog niet gekend zijn, kan geen exacte uitspraak gedaan worden over eventuele grondwaterwinningen. Om een duurzaam waterbeheer te verzekeren en geen effecten te veroorzaken op fauna en flora mogen de winningen de draagkracht van het natuurlijk systeem niet overschrijden. Dit kan echter niet afgedwongen worden in een RUP, maar is het onderwerp van de milieuvergunning.

#### 4.6.4 Beoordeling

Door de plangeïntegreerde maatregelen van een groenbuffer en zone voor tuinen is het effect op fauna en flora neutraal. Akker- en weidevogels verliezen een deel van hun leefgebied, maar kunnen uitwijken naar het nabijgelegen weidevogelgebied ten noorden.

Vanuit het soortenbesluit, dat het mogelijk vernietigen van nesten verbiedt, volgt dat de aanplanten gerooid moeten worden buiten de broedperiode voor vogels. Dit is tussen 1 april en 30 juni.

Mits het volgen van de regelgeving zijn er geen significante negatieve effecten te verwachten.

## 4.7 Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

### 4.7.1 Beschrijving en analyse

#### Algemeen

Het plangebied behoort tot het traditioneel landschap Limburgse heide- en bosgebied (Kempens plateau). Het plangebied kent open en gesloten landschapselementen. De open elementen zijn de akkers en weiden. De gesloten elementen zijn beboste percelen en aanpalende woningen en industriegebied. Enkel waar geen bebouwing ingeplant is langs de Weg naar Zwartberg komen vergezichten voor (Illustratie 4.34).



Illustratie 4.34: Zicht naar het westen vanop kruispunt van Weg naar Zwartberg met voetgangersweg richting bestaand industriegebied (Google Streetview augustus 2013).



*Illustratie 4.35: Zicht naar het oosten vanop de Resedastraat met op de voorgrond sportterreinen die buiten het plangebied vallen (Google Streetview augustus 2013).*

### **Erfgoedwaarde**

Het plangebied ligt niet in een relictzone noch in een ankerplaats (Illustratie 4.35).





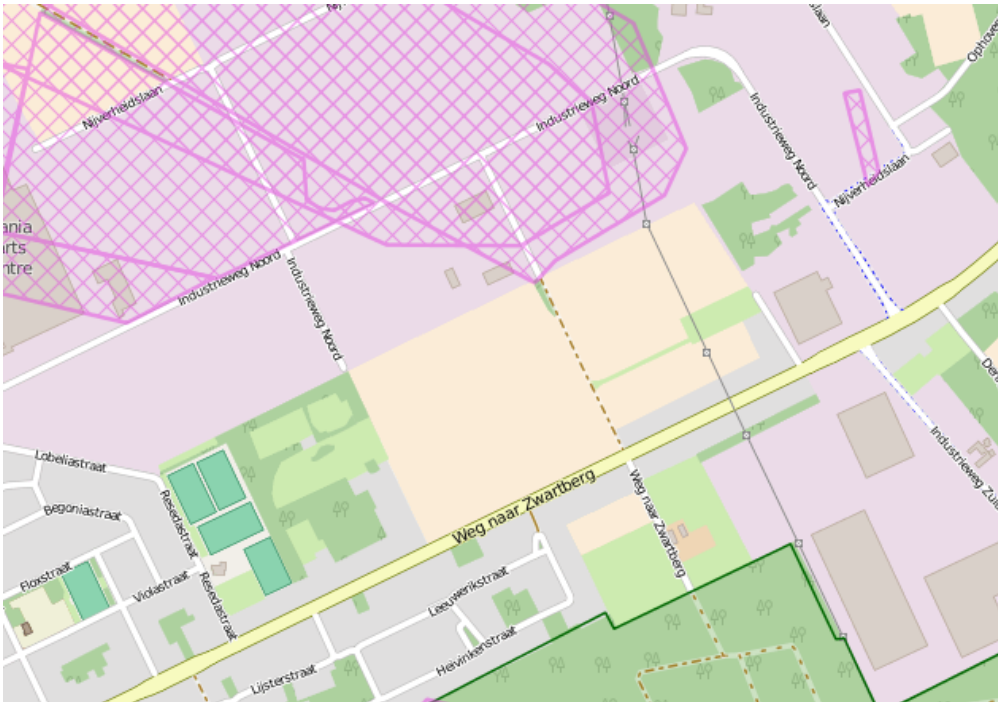
Illustratie 4.36: Relictzones (grijze overlay) en ankerplaatsen (groene contour) volgens de Landschapsatlas (Geopunt.be)

Ten zuiden bevindt zich de ankerplaats Mijnsite Waterschei, Klaverberg en Heiderbos en de relictzone Klaverberg. Er zijn geen erfgoedwaarden in het plangebied.

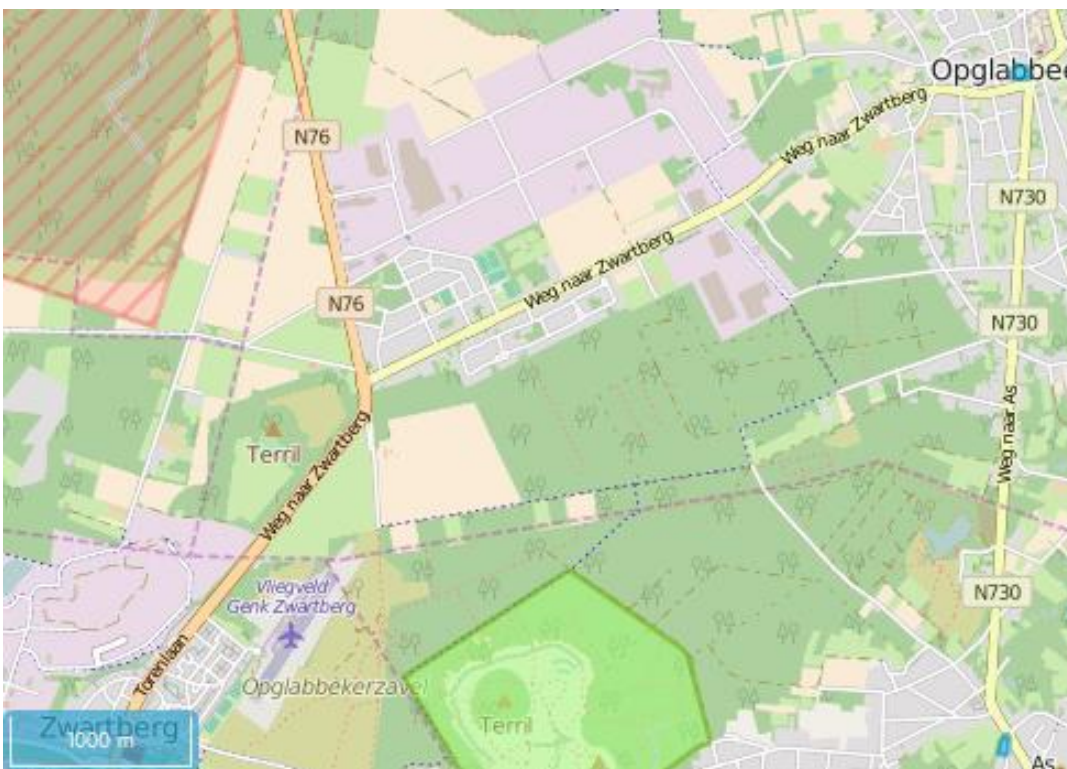
### Archeologie

De archeologische waarde van het plangebied is niet echt gekend. Omdat in de Kempen overal archeologische vondsten gebeuren, is er een kans dat er archeologische waarden aanwezig zijn.

In de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) is een vindplaats aangeduid die grenst aan het plangebied (Illustratie 4.37). Het betreft locatie 163579 waar infrastructuur uit de wereldoorlogen (Nieuwste Tijd) werd gevonden.



Illustratie 4.37: Locatie CAI gegevens (roze overlay) (geo.onroerendergoed.be)



Illustratie 4.38: Beschermd landschappen en erfgoedwaarden in omgeving plangebied (geo.onroerendergoed.be)

#### 4.7.2 Plangeïntegreerde maatregelen

Langs heen heel de zuidelijke en westelijke zijde van het plangebied wordt een groenbuffer van 25 m breed voorzien met o.a. als doel een visuele afscherming en landschappelijke inpassing. Deze buffer zal bestaan uit hoog- en laagstammig streekeigen bomen, struiken en heesters. Het groenscherm dient minimaal 6 meter hoog te zijn.

#### 4.7.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

##### Wijziging perceptieve kenmerken

Het voorgenomen plan zal de bestaande, veelal natuurlijke, landschapselementen vervangen door gebouwen (loodsen, hallen, kleine kantoorgebouwen,...), wegenis en straatverlichting, infiltratie- en bufferbekkens voor hemelwater enz. Het bedrijvenlandschap dat al aanwezig is ten noorden van het plangebied zal dus naar het zuiden opschuiven. Dit resulteert in een gewijzigde perceptie van het landschap door bewoners en passanten op de Weg naar Zwartberg. Momenteel bevindt zich tussen de bewoning en het bestaande industrieterrein een ruim landelijk gebied. Na uitvoering van het plan zal tussen de bewoning en het industrieterrein een groenbuffer aanwezig zijn. Dit kan mogelijk als minder waardevol aanvoeld worden door de bewoners. Voor de passanten zal het landschap echter enkel wijzigen ter hoogte van het deel zonder bebouwing langs de weg, waar in de huidige situatie nog een vergezicht aanwezig is dat als landelijk ervaren kan worden. Bij uitvoering van het voorgenomen plan zal het vergezicht verdwijnen, maar komt een groenbuffer in de plaats.

##### Landschapswaardering en belevingswaarde

Het voorgenomen plan resulteert in de uitbreiding van het bestaande industrielandchap. De belevingswaarde vanaf de Weg naar Zwartberg zal wijzigen, behalve waar reeds bebouwing langs de weg staat ingeplant. In plaats van een open landbouwlandschap, zal een groenbuffer van streekeigen groen waarneembaar zijn. De beleving vanop de Resedastraat zal niet afnemen in waarde, aangezien een groenbuffer wordt aangelegd tussen de sportterreinen en het gepland industriegebied waar in de huidige situatie reeds een groenscherm aanwezig is (Illustratie 4.35).

##### Structuur- en relatiewijzigingen

Er zijn geen effecten op dit vlak omwille van volgende redenen:

- Het plangebied ligt buiten een relictilandschap waardoor geen ingreep gebeurt binnen een als 'gaaf' beschouwd landschap
- Het plangebied grenst aan industriegebied waardoor er geen versnippering van landschapsecologische relaties kunnen optreden noch het actuele gebruik versnipperd wordt

##### Verlies aan erfgoedwaarde

Wat het archeologisch erfgoed betreft is het plangebied niet gelegen in een beschermde archeologische zone. Er zijn geen gekende erfgoedwaarden in het plangebied of in de onmiddellijke omgeving, deze zullen dus niet aangetast worden. Het plangebied ligt weliswaar niet in de omgeving van gekende archeologische sites, maar overal in de Kempen is er een zekere kans dat er ongekende archeologische waarden aanwezig zijn. Het kan echter niet uitgesloten worden dat er artefacten aangetroffen zullen worden binnen het plangebied.. Bij de ontwikkeling ervan zal dan ook de vigerende wetgeving moeten gevolgd worden.

Op 1 juni 2016 is een nieuwe wet in werking getreden over de archeologienota van het Onroerend Erfgoeddecreet (12 juli 2013) van de Vlaamse Overheid. Zijnde het hoofdstuk 5 van het onroerenderfgoeddecreet. Afhankelijk van de ligging en de oppervlakte van het projectgebied wordt het

bekomen van een bekrachtigde archeologienota verplicht voor het aanvragen van de stedenbouwkundige of verkavelingsvergunningsaanvraag ( art 5.4.1 en 5.4.2 van het onroerendergoeddecreet).

Daarnaast ben je verplicht om een eventuele vondst binnen de drie dagen te melden aan het agentschap Onroerend Erfgoed. Je beschermt de vondst en haar vindplaats tot tien dagen na het vinden. Onroerend Erfgoed komt ter plaatse. Op basis van dat onderzoek kan de termijn van tien dagen verlengd of ingekort worden.

Aangezien er voldoende regelgeving is inzake archeologie worden er geen significante effecten verwacht.

Aangezien het plangebied volledig ingesloten ligt door bebouwing biedt de open ruimte van het plangebied geen meerwaarde aan de zuidelijk gelegen ankerplaats.

#### **4.7.4 Beoordeling**

Het voorgenomen plan zorgt voor een verandering in de perceptie van het landschap. Dit effect kan als beperkt negatief beschouwd worden, aangezien het industriële landschap gemaskeerd zal worden door een groenbuffer. Bovendien is het aantal personen dat de wijziging zal ervaren beperkt en is het landschap niet opgenomen in een relictzone of ankerplaats.

Bij een aantasting van een archeologische waarde is het effect steeds negatief. Door het vragen van een advies, een archeologische begeleiding van de werken, een archeologisch vooronderzoek of een archeologische opgraving kan het negatief effect wel gemilderd worden.

## 4.8 Discipline Licht

### 4.8.1 Beschrijving en analyse

'Licht' is de elektromagnetische straling in het golflengte-gebied van 200 tot 780 nm. Dit komt overeen met het voor het menselijk oog zichtbaar gebied uitgebreid met het ultraviolet licht. Het ultraviolet wordt onderverdeeld in UV-A (320 - 400 nm), UV-B (280 - 320 nm) en UV-C (200 - 280 nm). Lichthinder is het ongemak dat mensen ervaren ten gevolge van licht uitgestraald door een lichtbron en betreft vaak een subjectief gegeven. Meestal zijn negatieve effecten eenvoudig te vermijden of te milderen door aangepaste maatregelen. Ook dieren ondervinden hinder van lichthinder door versnippering en beïnvloeding van hun leefgebied en verstoring van hun bioritme.

De invloedssfeer van lichthinder is moeilijk vast te leggen en wordt door een groot aantal factoren bepaald. Oude verlichting is doorgaans weinig energie-efficiënt en niet ingesteld op een selectieve belichting van de te verlichten oppervlakte. Hierdoor ontstaat er een groot uitstralingseffect naar de omgeving. Bovendien kunnen meteorologische omstandigheden de effecten van lichthinder versterken of verminderen.

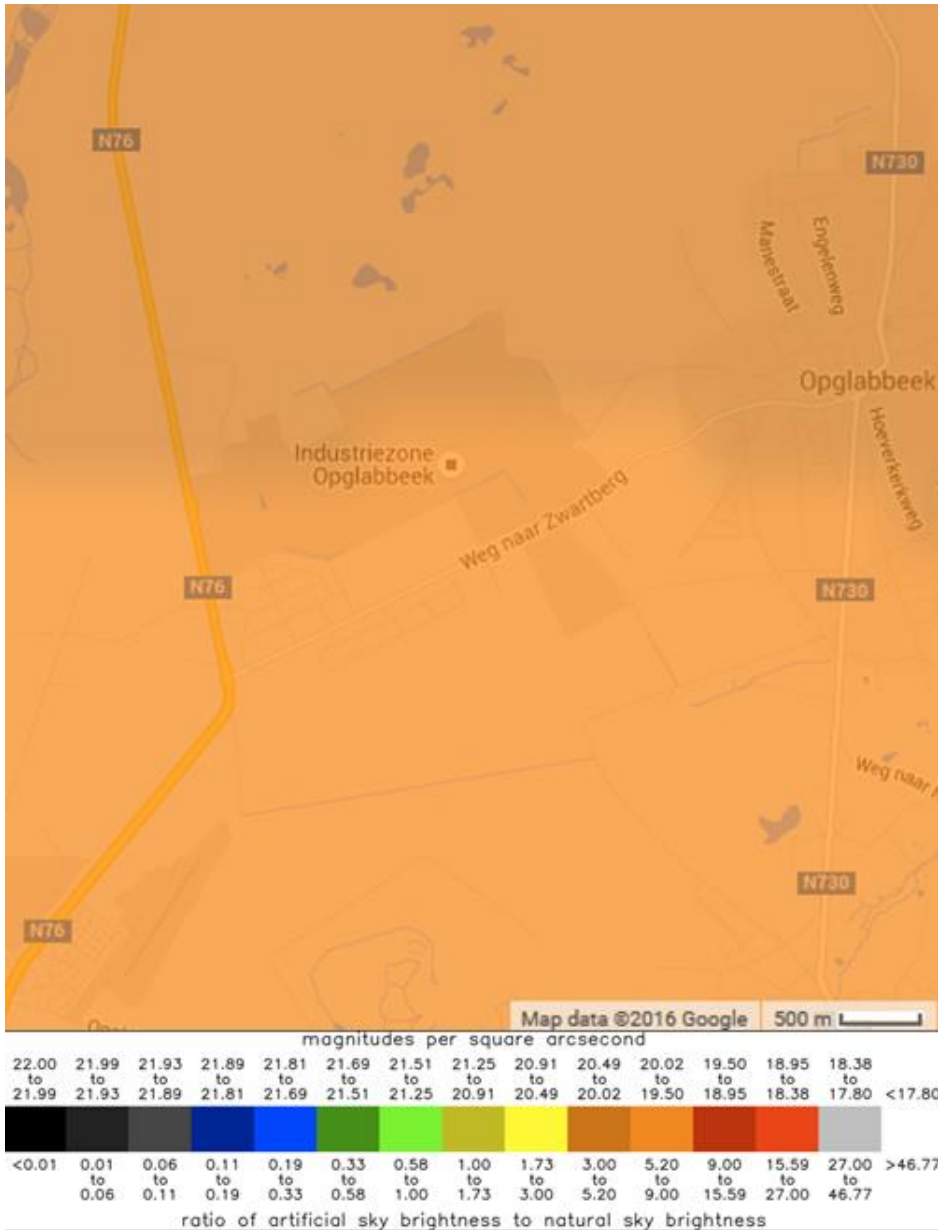
VLAREM II, hoofdstuk 4.6, bevat een viertal artikels betreffende de beheersing van hinder door licht waarin in algemene bewoondingen de voorwaarden gesteld worden waaraan verlichting dient te voldoen. Verlichting moet beperkt zijn tot de 'noodwendigheden inzake uitbating en veiligheid', niet-functionele lichtoverdracht naar de omgeving moet maximaal worden beperkt (strooilicht vermijden, klemtoonverlichting enkel gericht op inrichting zelf of onderdelen ervan) en de nodige maatregelen moeten worden genomen om lichthinder te voorkomen. De regelgeving is beperkt, en omwille van zijn weinig kwantitatief en expliciet karakter voor ruime interpretatie vatbaar en bijgevolg moeilijk afdwingbaar.

#### Hemelluminantie

Lichtvervuiling is een term die veelal gebruikt wordt om het overmatig en verspillend gebruik van buitenverlichting met kunstlicht aan te duiden; het meest waargenomen gevolg hiervan is een verhoging van de hemelgloed of hemelluminantie.

Hemelgloed of lichtsluier is het gevolg van weerkaatsing van zichtbare en niet-zichtbare straling op gasmoleculen, waterdamp en stofdeeltjes in de lucht. Er bestaan twee soorten hemelgloed. Enerzijds is er de natuurlijke sluier die veroorzaakt wordt door natuurlijke lichtbronnen en de luminantie van de atmosfeer, anderzijds is er de kunstmatige hemelgloed, veroorzaakt door de directe en weerkaatste straling van verlichtingstoestellen, lampen en verlichte oppervlakten. De intensiteit van de lichtsluier wordt beïnvloed door de atmosferische omstandigheden en het vervuilingniveau van de atmosfeer.

In illustratie 4.39 is de lichthinder in en rondom het plangebied weergegeven. De kleurencode op de kaart toont hemelluminantie door kunstlicht ten opzichte van de natuurlijke hemelluminantie. Daar waar de UNESCO stelt dat deze vervuiling hoogstens 10% mag bedragen, heeft zowat heel Vlaanderen een luminantie van meer dan 300%. Het plangebied kent volgens deze kaart een hoge hemelluminantie (oranje, 520 – 900%).



Illustratie 4.39: Lichthinderkaart (lichthinderkaart.vvs.be)

Binnen het plangebied zijn momenteel geen grote verlichtingen aanwezig. Er is enkel straatverlichting op de Weg naar Zwartberg. Op het bestaande industriegebied is ook verlichting aanwezig.

#### 4.8.2 Plangeïntegreerde maatregelen

Publiciteit wordt beperkt en geïntegreerd in de globale architectuur van de gebouwen;

#### 4.8.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

In het plan is een bedrijvenzone voorzien, wat eventueel enige lichthinder kan veroorzaken. De specifieke lichtemissie hangt af van de bedrijven en de gekozen wegverlichting. Deze gegevens zijn nu nog niet in detail duidelijk.

#### Suggestie

Ter bestrijding van eventuele lichthinder is het aan te raden om geschikte armaturen te gebruiken, waarbij het licht naar onder schijnt in plaats van naar boven of horizontaal. Bolle verlichting dient daarbij vermeden te worden. Ook moet de vraag gesteld worden of de verlichting echt wel nuttig is. Zo kan verlichting bedoeld om ongewenste bezoekers af te schrikken beter gekoppeld worden aan een bewegingsmelder, zodat deze enkel gaat branden als het nodig is.

#### 4.8.4 Beoordeling

Het effect op licht wordt als beperkt negatief beoordeeld.

## 4.9 Discipline Mens – ruimtelijke aspecten

Bijlage 4-1: Landbouwimpactstudie (LIS)

### 4.9.1 Beschrijving en analyse

Het plangebied is praktisch volledig in gebruik van de landbouw. Het betreft twee grote landbouwpercelen (het westelijke van ca. 14 ha in gebruik als akker voor granen, zaden en/of peulvruchten en het oostelijk van ca. 10 ha in gebruik als maïsakker)<sup>8</sup>. Van het oostelijke landbouwperceel is een deel ingenomen door een parking die wordt gebruikt voor de aanpalende grootschalige kleinhandel Van Cranenbroek. Er bevindt zich ook een hoogspanningspyloon op de akker. Volgens gegevens aangereikt tijdens het infomoment zijn de twee landbouwpercelen van een verschillende eigenaar en worden ze ook door andere landbouwers bewerkt. Helemaal in het westen van het plangebied liggen kleinere weides en bijhorende stal met omgevende bosstroken die, volgens bezoekers van het infomoment, ook hoort bij de voorliggende woning langs de Weg naar Zwartberg. Deze gronden zijn in het gewestplan bestemd als agrarisch gebied.

De landbouwpercelen liggen ruimtelijk geïsoleerd tussen bebouwde ruimte. In het noorden en oosten ligt het bestaande grootschalige bedrijventerrein van Opglabbeek. In het zuiden sluit het plangebied deels aan op de achtertuinen van woonlinten langs de Weg naar Zwartberg; een deel reikt tot tegen de weg, met een woonlint aan de overzijde van de weg.

Het meest westelijke deel van het plangebied bestaat uit diepe achtertuinen van enkele woningen die zich langs de Weg naar Zwartberg bevinden. Deze tuinen zijn grotendeels bebost. De meest oostelijke woning in het lint is beduidend groter en dieper ingeplant dan de overige woningen in het lint. Het achterliggende tuinperceel is ingericht met o.a. een tennisveld en een bijgebouw.

Verder westelijk liggen sportterreinen en dan de woonwijk 'Nieuwe Kempen', die via het woonlint langs de Weg naar Zwartberg is verbonden met het centrum van Opglabbeek.

Het gemeentebestuur heeft het voornemen om in het plangebied ook een lokaal bedrijventerrein van ca. 5 ha te ontwikkelen.

De woonomgevingskwaliteit in het voorliggende woonlint is residentieel. De verkeersdruk op de voorliggende weg wordt gecompenseerd door de rust van de redelijk diepe achterliggende landbouwpercelen, die een afstandsbuffer vormen t.o.v. het bestaande bedrijventerrein. De woonomgevingskwaliteit in de wijk Nieuwe Kempen kan omschreven worden als een 'rustige woonwijk'. Er zijn wel meldingen van **geur**- en trillingshinder van een bestaand bedrijf dat in de industriezone ligt.

<sup>8</sup> bron: [geopunt.be](http://geopunt.be) - Landbouwgebruikspcelen ALV, 2014





Illustratie 4.40: Luchtbeeld huidige ruimtegebruik (bron: geopunt.be – luchtfoto)

In het plangebied noch in zijn omgeving (straal 2 km) ligt een Sevesobedrijf.

#### 4.9.2 Plangeïntegreerde maatregelen

In het PRUP is opgenomen dat nieuwe SEVESO-inrichtingen niet toegelaten zijn. Er worden brede en dichte groenbuffers voorzien t.o.v. de woonomgeving. De tuinen van de woningen langs de Weg op Zwartberg (westelijk voorliggend woonlint) zijn aangeduid als zone voor tuinen.

#### 4.9.3 Onderzoek naar aanzienlijke effecten

##### Ruimtebeslag

De ontwikkeling zal leiden tot inname van landbouwgronden. Het plangebied is niet als agrarisch gebied herbevestigd. Bovendien betreft het een landbouwenclave van beperkte oppervlakte die ingesloten ligt tussen bebouwing. De agrarisch macrostructuur wordt dan ook niet aangetast door het voorgenomen plan. Het effect van voorgenomen plan op de landbouwstructuur op macroniveau is niet significant, want het betreft geen herbevestigd agrarisch gebied en een geïsoleerde landbouwenclave. Bovendien sluit de zone aan bij een bestaand bedrijventerrein. Vanuit het oogpunt van een duurzaam ruimtegebruik is inname van deze landbouwpercelen voor bedrijfsontwikkeling te verkiezen boven een ontwikkeling waarbij percelen worden ingenomen die onderdeel uitmaken en/of aansluiten bij een meer aaneengesloten openruimtegebied.

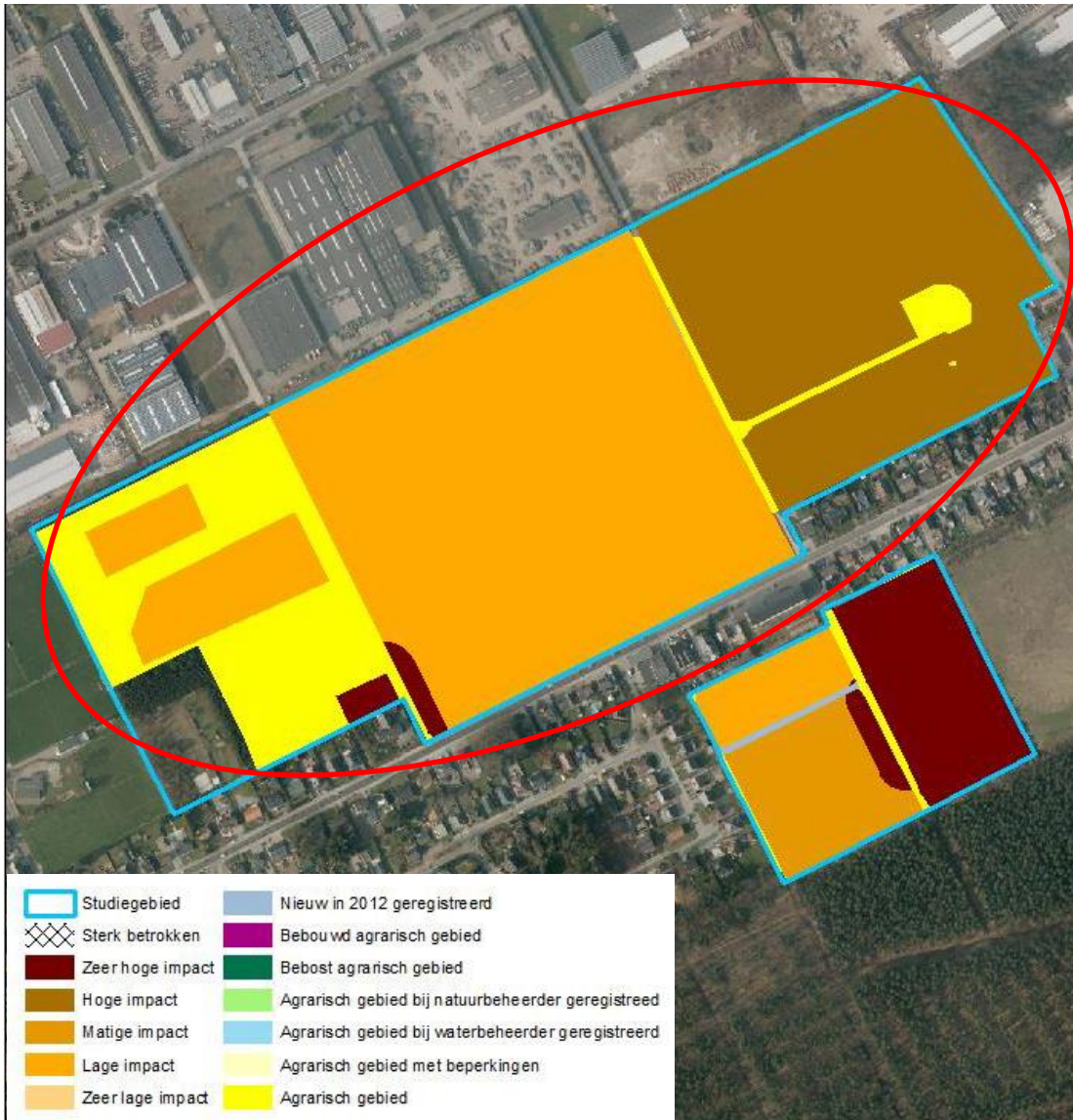
De effecten voor de betrokken landbouwbedrijven kunnen evenwel aanzienlijk zijn. Om dit in te schatten werd een Landbouwimpactstudie (LIS) uitgevoerd door het departement Landbouw en Visserij (studie uitgevoerd in maart 2016 op basis van landbouwgegevens uit 2011-2012). Daaruit blijkt dat de inname van het perceel in het oosten (ca. 7,1 ha) een hoge impact, de inname van de overige percelen heeft een lage impact. (Merk op: de aanduiding van de landbouwzetel langsheen de Weg naar Zwartberg, betreft woning met bijhorende tuin die – voorzover kan worden waargenomen vanop de openbare weg – geen

landbouwinfrastructuur zoals schuur of stallen omvat). De landbouwstructuur en de landbouwwaarde bepalen samen de landbouwimpact op de geregistreerde landbouwgebruikspercelen. Afgezien van de perceelsimpact kan een landbouwbedrijf zwaar getroffen worden door een sterke betrokkenheid van de uitgebate percelen met het gebied. Alle percelen van een bedrijf krijgen de aanduiding 'Sterk betrokken' als 20 % of meer van het bedrijfsareaal gelegen is binnen het studiegebied of als de leefbaarheid verbonden is met het bedrijfsareaal gelegen in het studiegebied. Deze indeling kan enkel geduid worden als er meerdere landbouwers per klasse aanwezig zijn omwille van hun privacy, waardoor de mate van betrokkenheid in het studiegebied niet kan worden afgeleid uit het LIS.

Alhoewel concrete gegevens m.b.t. de impact op de (betrokkenheid van de) landbouwbedrijven niet publiek beschikbaar zijn, kunnen we er van uitgaan dat het effect voor één van de landbouwbedrijven wel significant kan zijn. De landbouwimpact op één gebruik perceel is hoog. Het betreft een akker met oppervlakte van ca. 7 ha. 40% van de landbouwbedrijven met akkerbouwgewassen in Vlaanderen heeft een areaal van minder dan 20 ha.<sup>9</sup> Indien het in te nemen landbouwperceel in het plangebied door één landbouwbedrijf wordt bewerkt, kan dit een behoorlijk aandeel van hun totale areaal betekenen en een significante impact hebben op de bedrijfsvoering. Het verlies aan landbouwgrond moet financieel of via grondenruil worden gecompenseerd. Aangezien het perceel direct aansluit op het bestaande bedrijventerrein, ligt het uitsluiten van dit perceel uit een toekomstige ontwikkeling van een bedrijventerrein immers niet voor de hand.

---

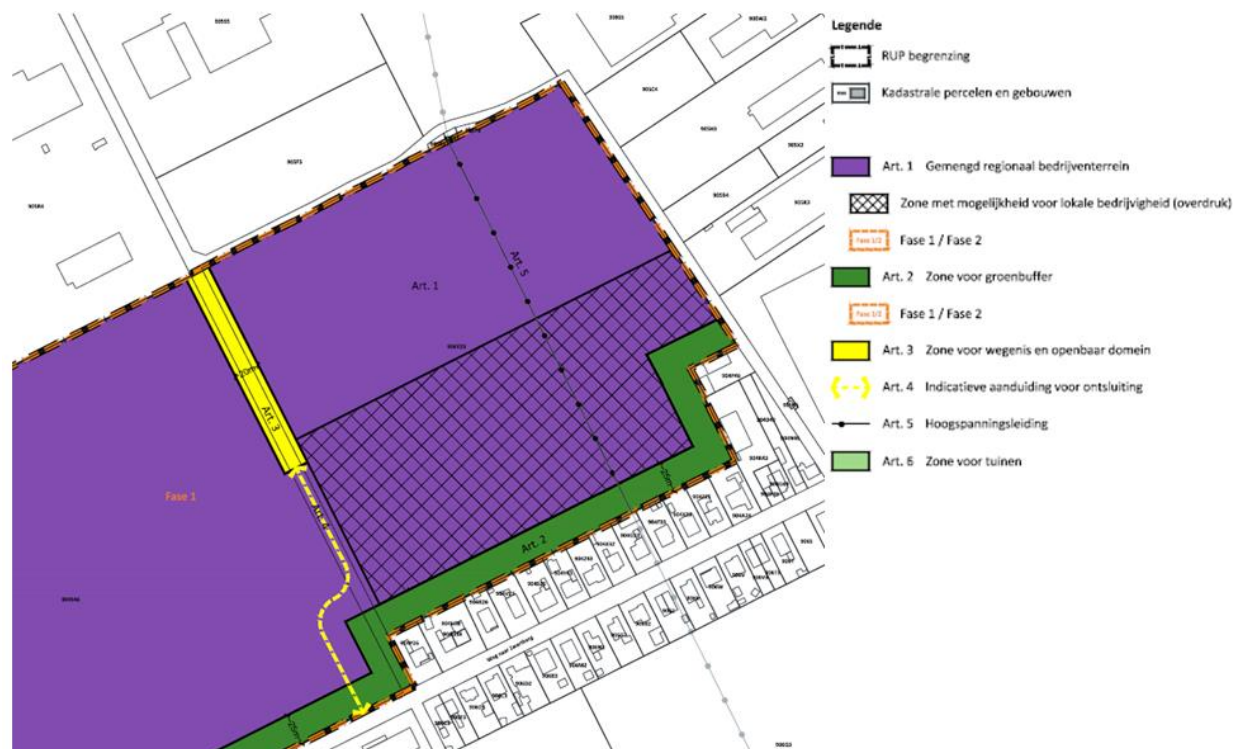
<sup>9</sup> Bron : Departement Landbouw en Visserij op basis van FOD Economie – Algemene Directe Statistiek (gegevens 2014)



Illustratie 4.41: Landbouwimpactkaart (dep. L&V – LIS 29 maart 2016)

Het plan voorziet in het oosten van het plangebied een zone met mogelijkheid voor lokale bedrijvigheid (overdruk). Het plangebied is bovendien voldoende ruim om zowel een regionaal bedrijventerrein van 20 à 25 ha als een lokaal bedrijventerrein van ca. 5 ha te ontwikkelen. Het voorgenomen plan voor een regionaal bedrijventerrein moet dus niet ten koste gaan van de gemeentelijke plannen voor een lokaal bedrijventerrein.

De parking van de grootschalige detailhandel en de hoogspanningspyloon zijn in de aanleg van een nieuw bedrijventerrein te integreren, eventueel op een gewijzigde plaats. De stedenbouwkundige voorschriften houden immers bepalingen in m.b.t. een hoogspanningsleiding en (gemeenschappelijk) parkeren voor het bedrijventerrein. Deze functies hoeven dus niet te verdwijnen.





Illustratie 4.42: Oostelijk deel plangebied met overdruk voor lokale bedrijvigheid en zone voor hoogspanningsleiding

De ontwikkeling van het meest westelijke deel van het plangebied zal niet ten koste gaan van de diepe tuingedeelten en de hobbylandbouw achter het woonlint. In het plan wordt hier echter een zone voor tuinen voorzien.

De gebruikswaarde van de voorliggende woningen blijft gelijk aan de huidige toestand.



- Legende**
-  RUP begrenzing
  -  Kadastrale percelen en gebouwen
  -  Art. 1 Gemengd regionaal bedrijventerrein
  -  Zone met mogelijkheid voor lokale bedrijvigheid (overdruk)
  -  Fase 1 / Fase 2
  -  Art. 2 Zone voor groenbuffer
  -  Fase 1 / Fase 2
  -  Art. 3 Zone voor wegenis en openbaar domein
  -  Art. 4 Indicatieve aanduiding voor ontsluiting
  -  Art. 5 Hoogspanningsleiding
  -  Art. 6 Zone voor tuinen

Illustratie 4.43: Diepe tuingedeelten westelijk deel plangebied.

In het plangebied liggen geen recreatieve functies of routes.

## Hinder

De effecten inzake visuele hinder zijn beschreven en beoordeeld onder de noemer 'perceptieve kenmerken' bij de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

De effecten inzake lichthinder, stof en geluid zijn beschreven en beoordeeld in respectievelijk de disciplines Licht, Lucht en Geluid en trillingen.

Het plangebied ligt op minder dan 2 km van gebied met woonfunctie, een school, sportzone en waardevolle of bijzonder kwetsbare natuurgebieden. Seveso-inrichtingen op het te ontwikkelen bedrijventerrein kunnen een veiligheidsrisico inhouden. In principe wordt dit risico door de SEVESO-regelgeving beperkt door die bedrijven maatregelen te laten nemen om het risico te beperken tot een niveau dat aanvaardbaar wordt geacht. Verder onderzoek in een ruimtelijk veiligheidsrapport is evenwel nodig. Door de vestiging van SEVESO-bedrijven in het plan uit te sluiten – zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften - wordt het risico sowieso beperkt.

#### 4.9.4 Beoordeling

Het plan heeft geen impact op de gezondheid en veiligheid van de mens. Voor het plangebied werd er een landbouwgevoeligheidsanalyse opgemaakt. De effecten op de mens – ruimtelijke aspecten worden als licht negatief beoordeeld.

##### Suggestie

Voor één betrokken landbouwbedrijf is het effect (mogelijks) wel significant. Een aanbeveling is het nemen van flankerende maatregelen (grondenruil voor het betrokken landbouwbedrijf waarvan de impact op de landbouwgebruikspercelen hoog is). Een gefaseerde ontwikkeling van het bedrijventerrein kan aangewezen zijn om voldoende tijd te hebben voor het realiseren van de flankerende maatregelen (i.f.v. betrokken landbouwbedrijven). Dit kan georganiseerd worden door het uitgiftecomité. **Hierbij is het belangrijk dat de bepalingen uit de pachtwet of uit een ander overeenkomst gesloten met de gebruiker gerespecteerd worden.**

## 5 Grensoverschrijdende effecten

Het plangebied ligt in vogelvlucht ongeveer 15 km van de dichtstbijzijnde grens met Nederland. Grensoverschrijdende effecten zijn vanwege de aard van het plan niet te verwachten over die afstand.

## 6 Cumulatieve effecten met bestaand bedrijventerrein

### 6.1.1 Met bestaand bedrijventerrein

Het plangebied grenst in het noorden aan een bestaand bedrijventerrein. In dit hoofdstuk worden voor alle disciplines de cumulatieve effecten van het plan en het bestaand bedrijventerrein nagegaan.

#### Discipline Bodem

Door het plan zal de oppervlakte aaneengesloten verandering verhogen. Zoals besproken in §324.1 zijn echter geen waardevolle bodems aanwezig. Mogelijke cumulatieve effecten naar afstroming en infiltratie worden bij de discipline Water besproken. Er worden geen cumulatieve effecten verwacht voor de discipline Bodem.

#### Discipline Water

De verhardingsgraad zal toenemen in het gebied, wat de infiltratie van hemelwater naar grondwater doet afnemen. De oppervlakkige afstroming van hemelwater zal toenemen. Er dient echter voldaan te worden aan de vigerende regelgeving (m.b.t. het hergebruik, infiltratie en buffering van hemelwater, de lozing en zuivering van afvalwater, en de aansluiting op riolering) en de bijkomende voorwaarden. Aan deze regelgeving dient eveneens voldaan te zijn in het industriegebied ten noorden. Er wordt ten aanzien van de huidige situatie een beperkt negatief cumulatief effect verwacht.

#### Discipline Mens – mobiliteit

De effecten van de discipline mobiliteit zijn cumulatief nagegaan. In de verkeersgegevens of de huidige situatie zitten de verkeersbewegingen van het huidige industrieterrein vervat. Er worden geen bijkomende cumulatieve effecten verwacht.

#### Discipline Geluid en trillingen

De aanwezige bedrijven op het huidige industrieterrein zorgen reeds voor een bepaalde geluidsbelasting in de omgeving. Het geplande industrieterrein zal een beperkte extra geluidsbelasting veroorzaken. Het bijkomende verkeer op de ontsluitingswegen zal een verwaarloosbaar effect veroorzaken. Voor de woningen ter hoogte van het nieuwe plangebied kan aangenomen worden dat er door de geplande gebouwen een geluidsafscherming zal zijn van de huidige bedrijven binnen het industriegebied. Ter hoogte van de meest nabijgelegen woningen zal het geluidsklimaat bepaald worden door de nieuwe bedrijven. De huidige bedrijven binnen het industrieterrein zullen gemaskeerd worden. Het cumulatieve effect is beperkt negatief.

#### Discipline Lucht

Door de overheersende windrichting zullen de grootste effecten van eventuele nieuwe verontreinigingsbronnen ten noordoosten waargenomen worden. Aangezien het geplande bedrijventerrein zich ten zuidwesten van een bestaand bedrijventerrein situeert, zullen de effecten niet beduidend verder naar het noordoosten reiken. Het cumulatieve effect is beperkt negatief.

#### Discipline Fauna en flora

Het bestaande bedrijventerrein zorgt reeds voor een barrière tussen gebieden met een belangrijke natuurlijke waarde. Het plan zal daarom niet zorgen voor een extra barrière of onderbreking van een natuurverbinding. Er is geen cumulatief effect.

#### **Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

Door de aanwezigheid van industrie ten noorden en noordoosten van het plangebied, zijn enkel ten zuiden en zuidwesten effecten te verwachten op de perceptie van bewoners. Het bestaand industrieterrein heeft een lage landschappelijke waarde; het is geen relictzone noch ankerplaats. Hier dient dus geen rekening mee gehouden te worden bij het invullen van het nieuwe industrieterrein. De aanleg van groenbuffers moet zorgen voor een maximale landschappelijke integratie van het bedrijventerrein. Het beeld naar het achterliggende bedrijventerrein wordt eveneens afgeschermd. Het cumulatieve effect is beperkt positief.

#### **Discipline Licht**

Verlichting en reclamepanelen op het bestaand bedrijventerrein zorgen reeds voor lichtemissie in het gebied. De stedenbouwkundige voorschriften in het PRUP zullen beperkingen opleggen aan de lichtreclame. Er is een groenbuffer voorzien die lichtverstrooiing beperkt. Nieuwe gebouwen zullen lichtverstrooiing vanuit het bestaande terrein afschermen. Er is een neutraal cumulatief effect.

#### **Discipline Mens – ruimtelijke aspecten**

Er worden geen cumulatieve effecten met het bestaande bedrijventerrein verwacht.

### **6.1.2 Met Overige zoekzones**

Binnen de gemeente Opglabbeek zijn, op basis van het vooronderzoek, door de deputatie 3 gebieden geselecteerd voor verder onderzoek. Voor deze gebieden werd een afzonderlijke screening opgemaakt. Aan de hand van ondermeer deze screenings heeft de provincie Limburg, in samenspraak met de gemeente, een zone gekozen voor de gewenste uitbreiding. Het is dus niet de bedoeling om meerdere terreinen te ontwikkelen. Zoals opgenomen in het RSPL zal er richtinggevend naar 25 hectare per economisch knooppunt gezocht worden. De zoekzone 'Opglabbeek Zuid 1' heeft van de 3 geselecteerde zones dus de voorkeur gekregen om te ontwikkelen als prioritair regionaal bedrijventerrein in het economisch knooppunt Opglabbeek. Cumulatieve effecten met de overige zoekzones zijn dus niet aan de orde.

## **7 Besluit**

Het plan is plan-m.e.r-plichtig van rechtswege, gezien het plan kader vormt voor een project van bijlage I, II of III van het uitvoeringsbesluit. De opmaak van een plan-MER van rechtswege wordt niet noodzakelijk geacht gezien het RUP een klein gebied van lokaal niveau betreft. Het plan is derhalve screeningsgerechtigd.

Aan de hand van voorgaande effectbespreking wordt aangetoond dat de milieueffecten bij de ontwikkeling van het plan binnen het gewenste planologisch kader kunnen worden gerealiseerd en slechts een beperkte impact hebben op de milieueffecten.

De krachtlijnen voor de uiteindelijke inrichting van het regionaal bedrijventerrein zijn de volgende:

- Ontsluiting regionaal bedrijventerrein via Industrierweg Noord in het bestaande bedrijventerrein
- Groenstructuur aanbrengen op het bedrijventerrein (aanplant van streekeigen bomen en struiken)
- Aanleg van (groen)buffer van minstens 6 m hoog



- Een gefaseerde ontwikkeling van het bedrijventerrein
- Zorgvuldig ruimtegebruik: maximale structurering bedrijven in functie van optimale benutting percelen vooraleer uitbreiding op andere percelen kan goedgekeurd worden.
- Uitsluiten SEVESO-bedrijven
- Voorzien van een zone voor tuinen
- Uitsluiten van industrie met een hoge geluidsemissie

Rekening houdend met de conclusies en de kenmerken van het plan (rekening houdende met de geïntegreerde maatregelen) kan geoordeeld worden dat het voorliggend PRUP niet plan-MER plichtig is. De mogelijke negatieve milieueffecten van het plan zijn niet aanzienlijk. Er moet bijgevolg geen plan-MER worden opgemaakt.

## Figuren

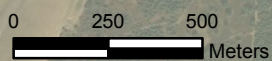


Meeuwen-Gruitrode



Opglabbeek

As

Genk



### Legenda

-  Plangebied
-  Gemeentegrenzen

**Titel:**  
Situering plangebied op luchtfoto

**Datum:**  
29/11/2016

**Schaal:**  
1:20.000

**Project:**  
Screening bedrijventerreinen Limburg,  
zoekzone Opglabbeek

**Figuur:**  
**2.1**

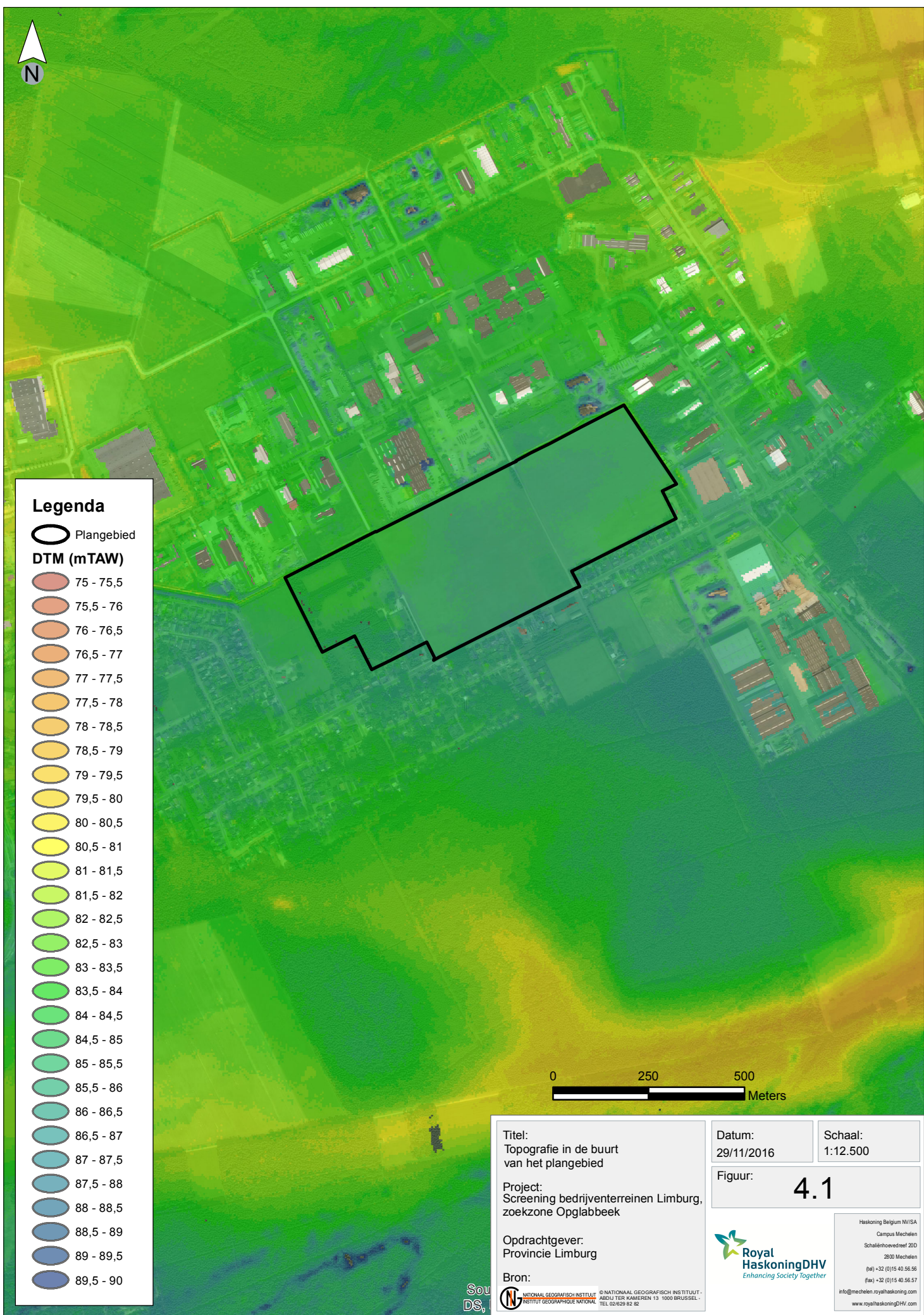
**Opdrachtgever:**  
Provincie Limburg

**Bron:**

 **NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT**  
ABDUI TER KAMEREN 15 1000 BRUSSEL  
TEL. 02/629 82 82

 **Royal HaskoningDHV**  
Enhancing Society Together

Haskoning Belgium NV/SA  
Campus Mechelen  
Schallinthevedreef 20D  
2800 Mechelen  
(tel) +32 (0)15 40 56 56  
(fax) +32 (0)15 40 56 57  
info@mechelen.royalhaskoning.com  
www.royalhaskoningDHV.com

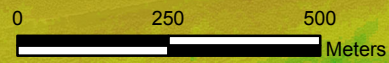


### Legenda

○ Plangebied

#### DTM (mTAW)


- 75 - 75,5
- 75,5 - 76
- 76 - 76,5
- 76,5 - 77
- 77 - 77,5
- 77,5 - 78
- 78 - 78,5
- 78,5 - 79
- 79 - 79,5
- 79,5 - 80
- 80 - 80,5
- 80,5 - 81
- 81 - 81,5
- 81,5 - 82
- 82 - 82,5
- 82,5 - 83
- 83 - 83,5
- 83,5 - 84
- 84 - 84,5
- 84,5 - 85
- 85 - 85,5
- 85,5 - 86
- 86 - 86,5
- 86,5 - 87
- 87 - 87,5
- 87,5 - 88
- 88 - 88,5
- 88,5 - 89
- 89 - 89,5
- 89,5 - 90



**Titel:**  
Topografie in de buurt van het plangebied

**Project:**  
Screening bedrijventerreinen Limburg, zoekzone Opglabbeek

**Opdrachtgever:**  
Provincie Limburg

**Bron:**  
 NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT  
ABDUL TER KAMEREN 15 1000 BRUSSEL  
TEL 02/629 82 82

**Datum:**  
29/11/2016

**Schaal:**  
1:12.500

**Figuur:**  
**4.1**



Haskoning Belgium NV/SA  
Campus Mechelen  
Schallinshoedreef 20D  
2800 Mechelen  
(tel) +32 (0)15 40.56.56  
(fax) +32 (0)15 40.56.57  
info@mechelen.royalhaskoning.com  
www.royalhaskoningdhv.com



Abeek met aangrenzende moerasgebieden

Bocholt, Hechtel-Eksel,  
Meeuwen-Gruitrode,  
Neerpelt en Peer

Mangelbeek en heide- en vengebieden  
tussen Houthalen en Gruitrode

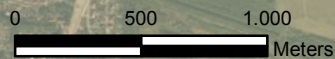
Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en  
heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik

Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en  
heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik

Bosbeek

### Legenda

-  Plangebied
-  Habitatrictlijngebied
-  Vogelrichtlijngebied



**Titel:**  
Habitatrictlijngebieden en  
vogelrichtlijngebieden  
in de buurt van het plangebied

**Project:**  
Screening bedrijventerreinen Limburg,  
zoekzone Opglabbeek

**Opdrachtgever:**  
Provincie Limburg

**Bron:**

 NATIONAL GEOGRAFISCH INSTITUUT  
INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

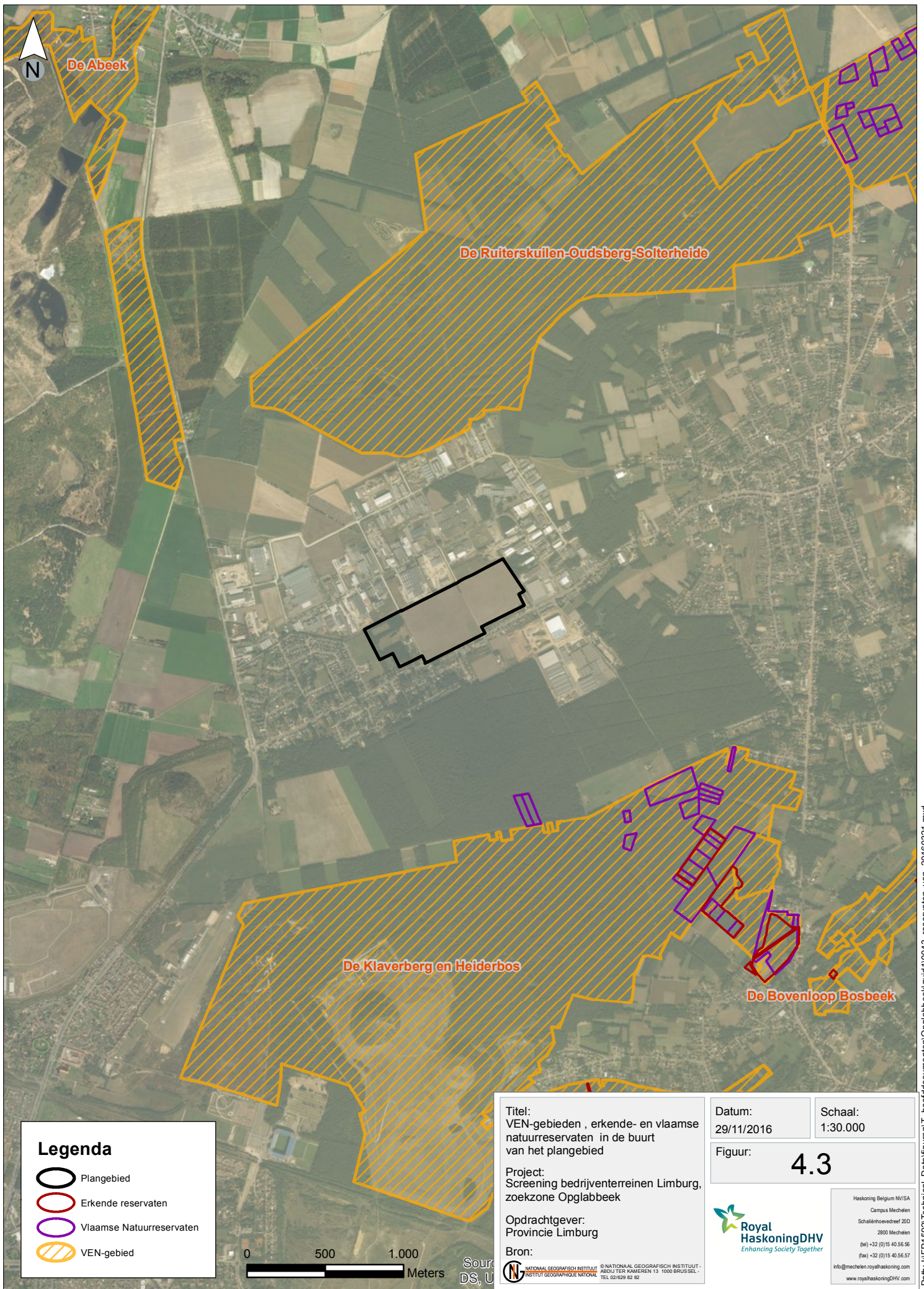
**Datum:**  
29/11/2016

**Schaal:**  
1:30.000

**Figuur:**  
**4.2**

  
**Royal  
HaskoningDHV**  
Enhancing Society Together

Haskoning Belgium NV/SA  
Campus Mechelen  
Schallenhoevedreef 20D  
2800 Mechelen  
(tel) +32 (0)15 40 56 96  
(fax) +32 (0)15 40 56 57  
info@mechelen.royalhaskoning.com  
www.royalhaskoningdhv.com





**Legenda**

-  Plangebied
-  Erkende reservaten
-  Vlaamse Natuureservaten
-  VEN-gebied

**Titel:**  
VEN-gebieden , erkende- en vlaamse natuureservaten in de buurt van het plangebied

**Project:**  
Screening bedrijventerreinen Limburg, zoekzone Opglabbeek

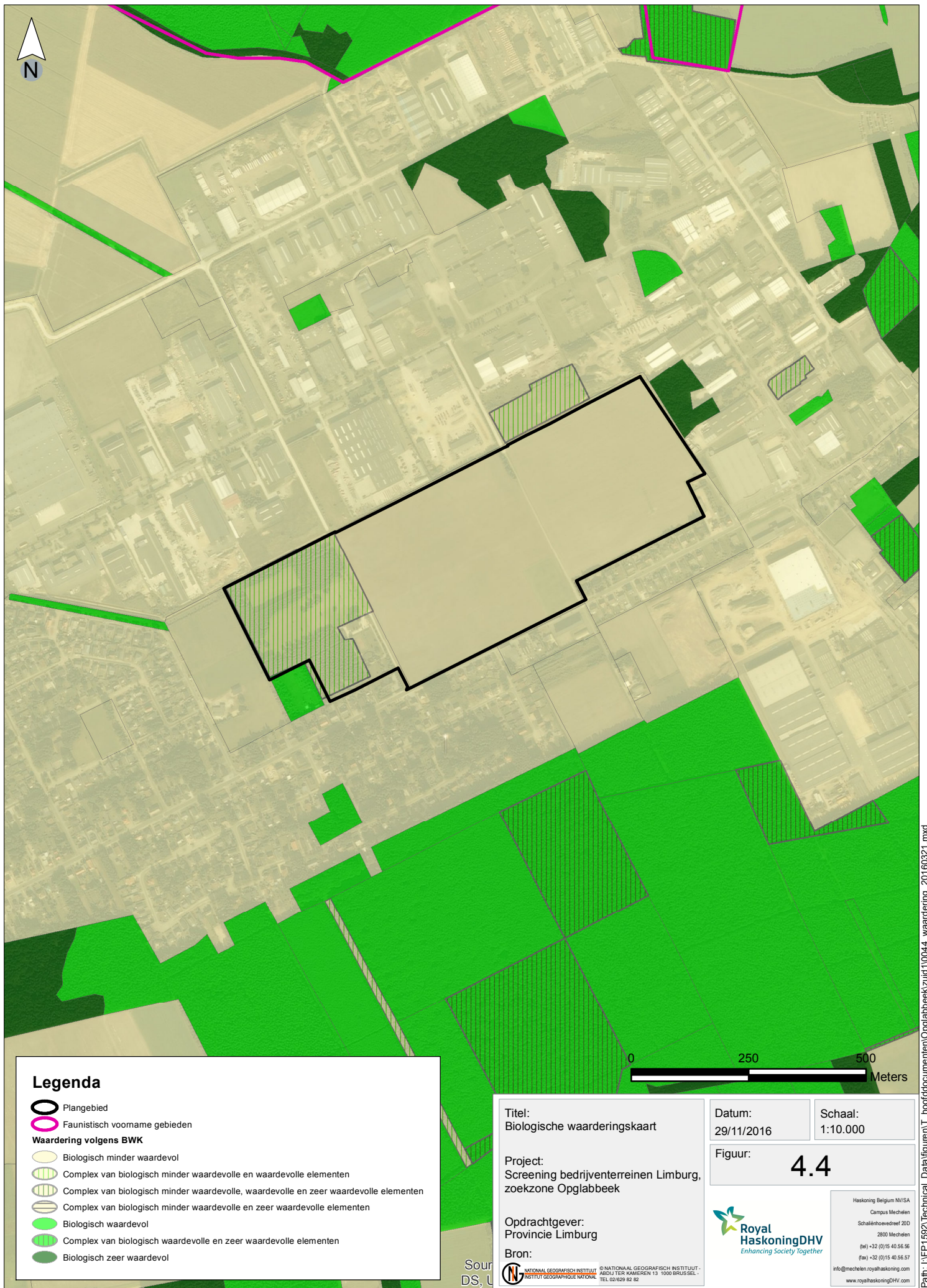
**Opdrachtgever:**  
Provincie Limburg

**Bron:**  

NATIONAL GEOGRAFISCH INSTITUUT  
INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

NATIONAL GEOGRAFISCH INSTITUUT  
ADJUTER WAMEREN 13 1000 BRUSSEL -  
TEL 02/629 82 82










<b>Datum:</b> 29/11/2016	<b>Schaal:</b> 1:30.000
-----------------------------	----------------------------

**Figuur:** 4.3


  
Haskoning Belgium NV/SA  
Campus Mechelen  
Schallinshoedreef 20D  
2800 Mechelen  
(tel) +32 (0)15 40 56 96  
(fax) +32 (0)15 40 56 57  
info@mechelen.royalhaskoning.com  
www.royalhaskoningdhv.com



### Legenda

-  Plangebied
-  Faunistisch voornamelijk gebieden
- Waardering volgens BWK**
-  Biologisch minder waardevol
-  Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
-  Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  Biologisch waardevol
-  Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
-  Biologisch zeer waardevol

**Titel:**  
Biologische waarderingskaart

**Datum:**  
29/11/2016

**Schaal:**  
1:10.000

**Project:**  
Screening bedrijventerreinen Limburg,  
zoekzone Opglabbeek

**Figuur:**  
**4.4**

**Opdrachtgever:**  
Provincie Limburg



**Bron:**

 NATIONAL GEOGRAFISCH INSTITUUT  
INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

Haskoning Belgium NV/SA  
Campus Mechelen  
Schallinshoedreef 20D  
2800 Mechelen  
(tel) +32 (0)15 40.56.96  
(fax) +32 (0)15 40.56.57  
info@mechelen.royalhaskoning.com  
www.royalhaskoningdhv.com

# Bijlage4-1: Landbouwimpactstudie (LIS)

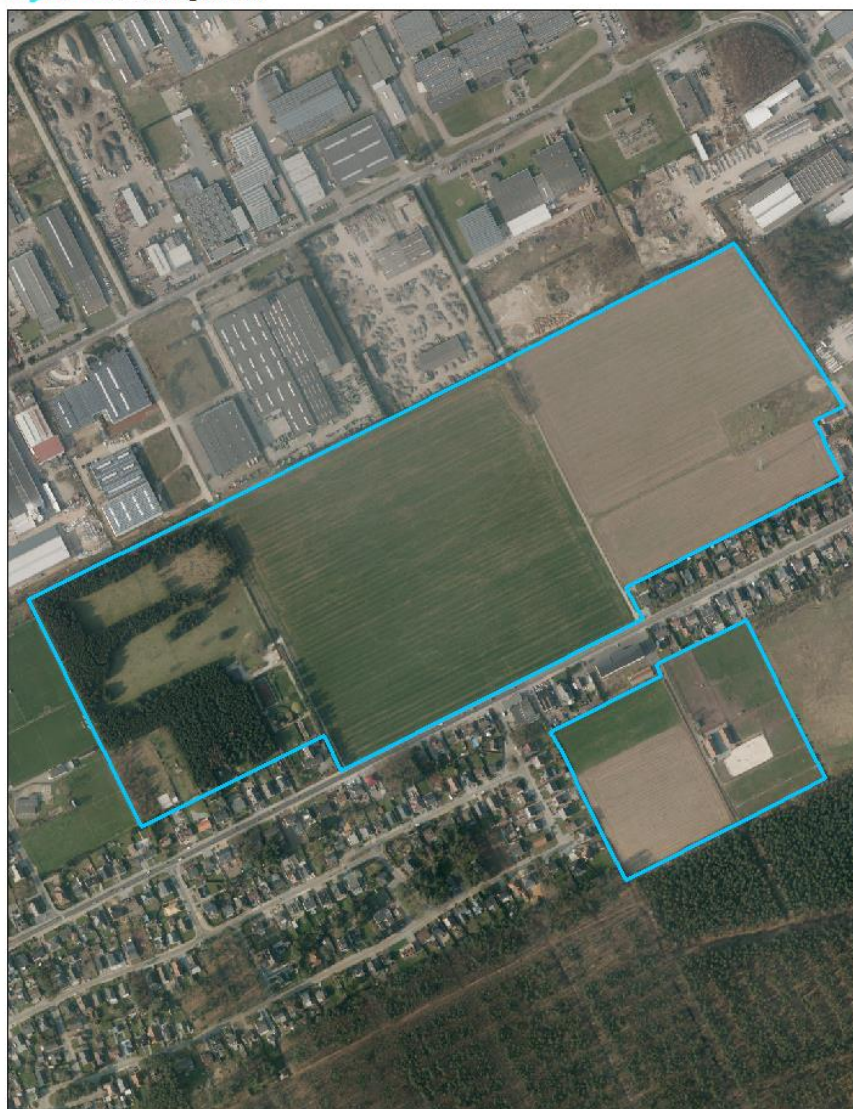


## Rubelim Opglabbeek zoekzone zuid

De landbouwimpactstudie is een gebiedsgebonden computeranalyse op basis van beschikbare gegevens. Ze geeft indicatief de impact van een gebiedsontwikkeling weer op de aangegeven landbouwpercelen, voor de bijhorende bedrijven en op de huidige agrarische bestemmingen.

Deze landbouwimpactstudie beschrijft het studiegebied uit Figuur 1.

**Figuur 1.** Studiegebied



 Studiegebied



# 1 HET RESULTAAT VAN DE LANDBOUWIMPACTSTUDIE

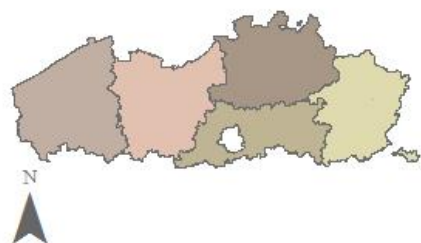
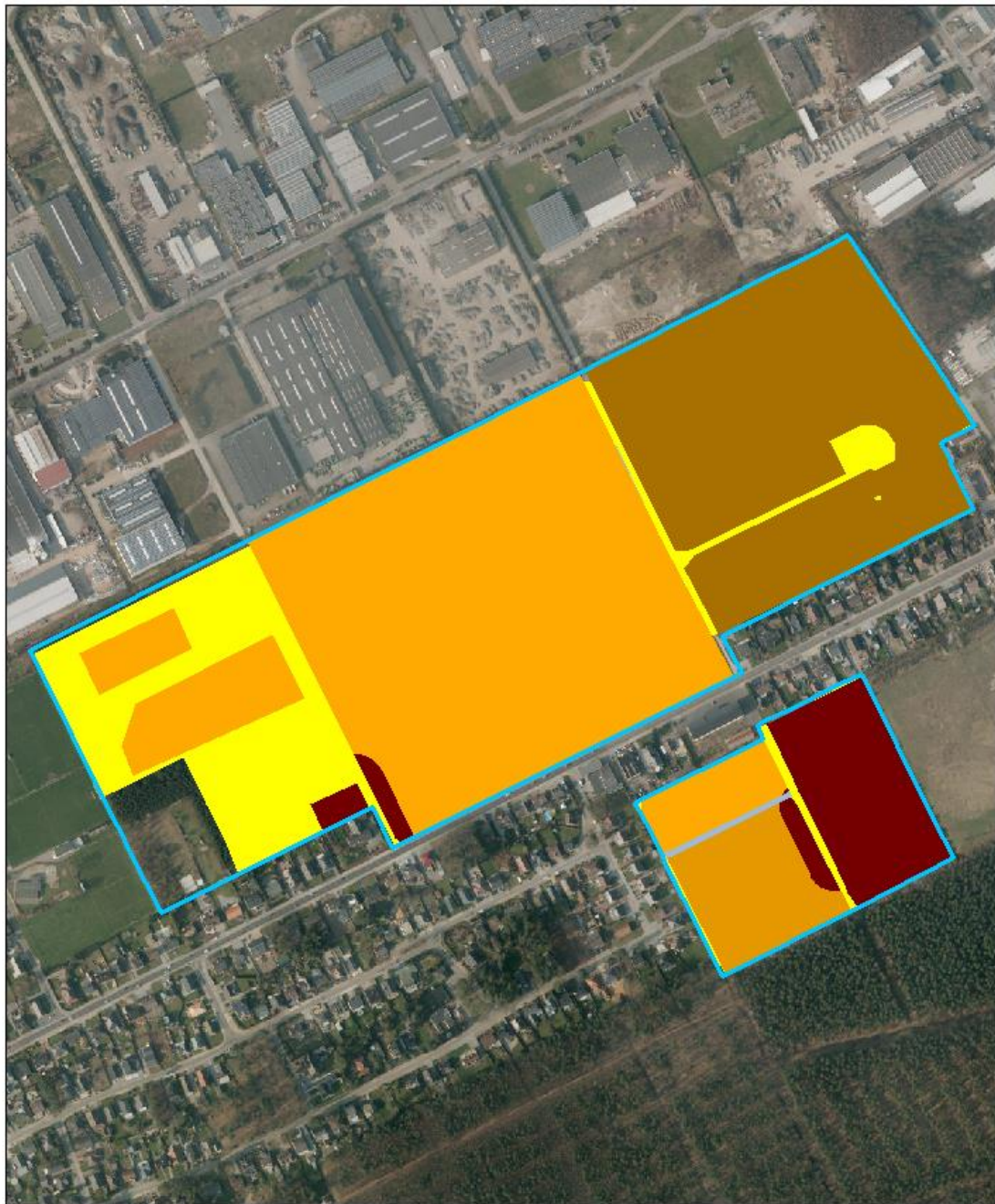
De berekening van de landbouwimpact gebeurt op basis van het studiegebied. Als het studiegebied veel groter is dan het geplande project, dan is de landbouwimpactstudie meer een informatieve studie over de mogelijke impact. Ook dan is het een goed afwegingskader.

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

Mogelijke perceelsimpact		Gebiedsbetrokkenheid		Totaal
		Sterk betrokken	Andere	
In 2011 geregistreerde landbouwpercelen (ha)	Zeer hoog	0,00	3,15	3,15
	Hoog	0,00	10,17	10,17
	Matig	0,00	1,90	1,90
	Laag	0,00	18,50	18,50
	Zeer laag	0,00	0,00	0,00
Totale oppervlakte landbouwpercelen (ha)		0,00	32,77	32,77
Aantal betrokken landbouwers		0	6	6
Aantal landbouwers met bedrijfszetel		0	1	1
Aantal bedrijfszetels of bedrijfsgebouwen		0	1	1
Aantal bedrijfszetels in de omgeving (tot 300 m)				1
Geschatte kosten in euro voor het landbouwgebruik bij				
gebruiksbeëindiging	directe projectuitvoering	0	132.657	132.657
	geleidelijke regeling	0	91.971	91.971
bestemmingswijziging naar natuur of bos	nulbemesting (2 gve)	0	0	0
	100 eenheden N (+2 gve)	0	0	0
overstromingsschade	bij zomeroverstromingen	0	0	0
	bij winteroverstromingen	0	0	0
Nieuw in 2012 geregistreerde percelen (ha)				0,11
Andere percelen (ha)	Bebouwd agrarisch gebied			0,00
	Bebost agrarisch gebied			0,00
	Agrarisch gebied bij natuurbeheerder geregistreerd in 2011			0,00
	Agrarisch gebied bij waterbeheerder geregistreerd in 2011			0,00
	Agrarisch gebied met beperkingen			0,00
	Agrarisch gebied			5,69
	Andere gebiedsbestemmingen			1,74
Totale oppervlakte (ha)				40,32

De resultaten worden eveneens door kaarten weergegeven. De kaarten verhogen de transparantie en maken de landbouwimpactstudie zeer bruikbaar. In Figuur 2 is de landbouwimpactkaart voor het studiegebied weergegeven.

**Figuur 2. Landbouwimpactkaart**



- |  |  |
|--|--|
|  Studiegebied     |  Nieuw in 2012 geregistreerd                        |
|  Sterk betrokken  |  Bebouwd agrarisch gebied                           |
|  Zeer hoge impact |  Bebost agrarisch gebied                            |
|  Hoge impact      |  Agrarisch gebied bij natuurbeheerder geregistreerd |
|  Matige impact    |  Agrarisch gebied bij waterbeheerder geregistreerd  |
|  Lage impact      |  Agrarisch gebied met beperkingen                   |
|  Zeer lage impact |  Agrarisch gebied                                   |

## 2 DUIDING BIJ DE LANDBOUWIMPACT

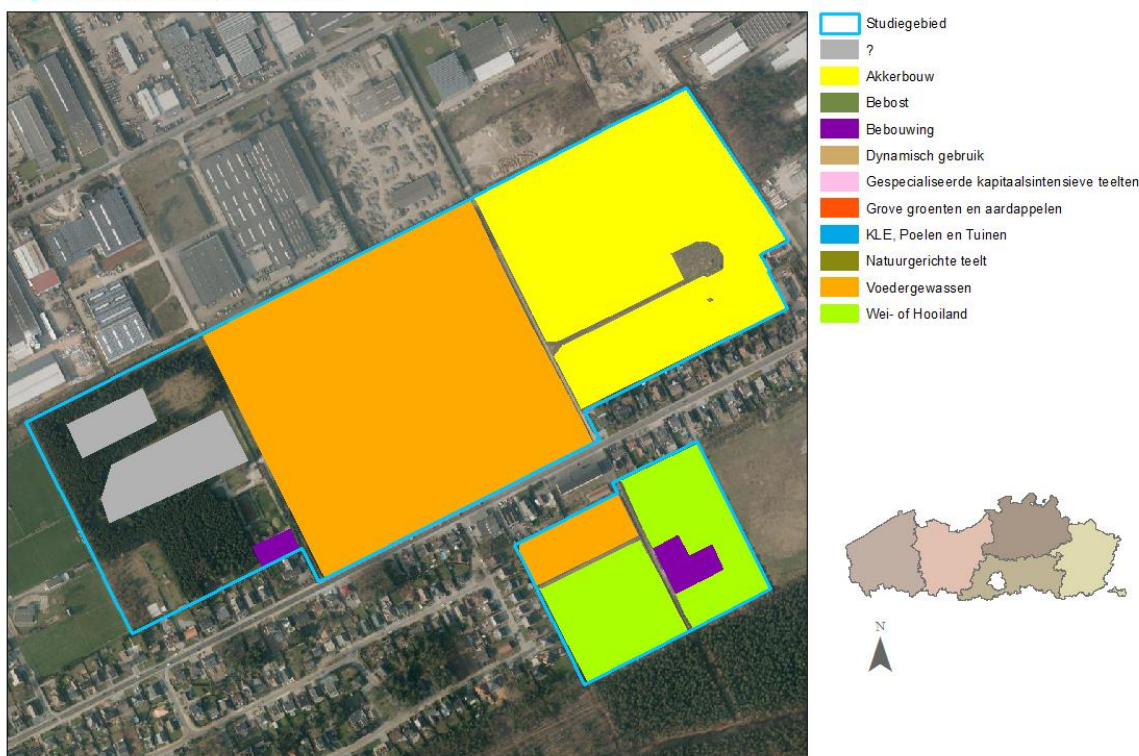
De landbouwimpactstudie geeft de mogelijke perceelsimpact weer in twee klassen van gebiedsbetrokkenheid en dit voor de in 2011 geregistreerde percelen in landbouwgebruik. Eveneens worden de totale landbouwoppervlakte, het aantal betrokken landbouwers en het aantal landbouwbedrijfszetels weergegeven. De landbouwimpactstudie schat de transitiekosten bij gebruiksbeëindiging of op vraag voor enkele specifieke scenario's in. Vervolgens worden de in 2012 nieuw geregistreerde percelen geduid. Hiervoor gebeurde nog geen impactberekening omdat niet alle gegevens voorhanden zijn en de gebruiker nog niet voldoende geverifieerd werd. Vervolgens werd het resterend agrarische gebied gedifferentieerd naargelang het reëel gebruik of de mogelijkheden van landbouwgebruik.

### 2.1 DUIDING BIJ DE LANDBOUWIMPACT

De perceelsimpact werd berekend voor de landbouwgebruikspcelen uit de aangifte 2011. De aangiftes van Natuurpunt, ANB, LiLa, vzw Durme en W&Z als gebruiker werden hiervoor niet meegenomen. De berekening houdt bijgevolg geen rekening met het eigendomsstatuut van de percelen.

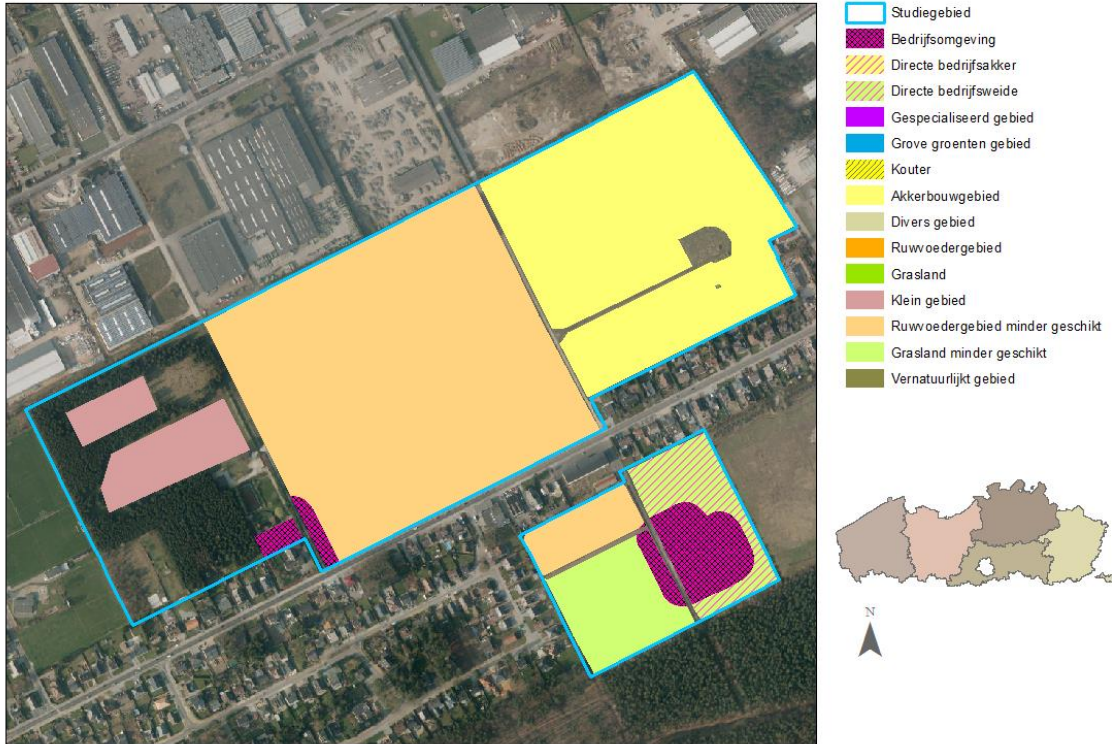
De aangifte wordt vervolledigd met de landbouwbedrijfszetels. Vervolgens wordt het gebruik bepaald, rekening houdend met de teeltaangiftes vanaf 2000 tot en met 2012 van het perceel. Het landbouwgebruik wordt weergegeven in Figuur 3.

Figuur 3. Landbouwgebruikskaat



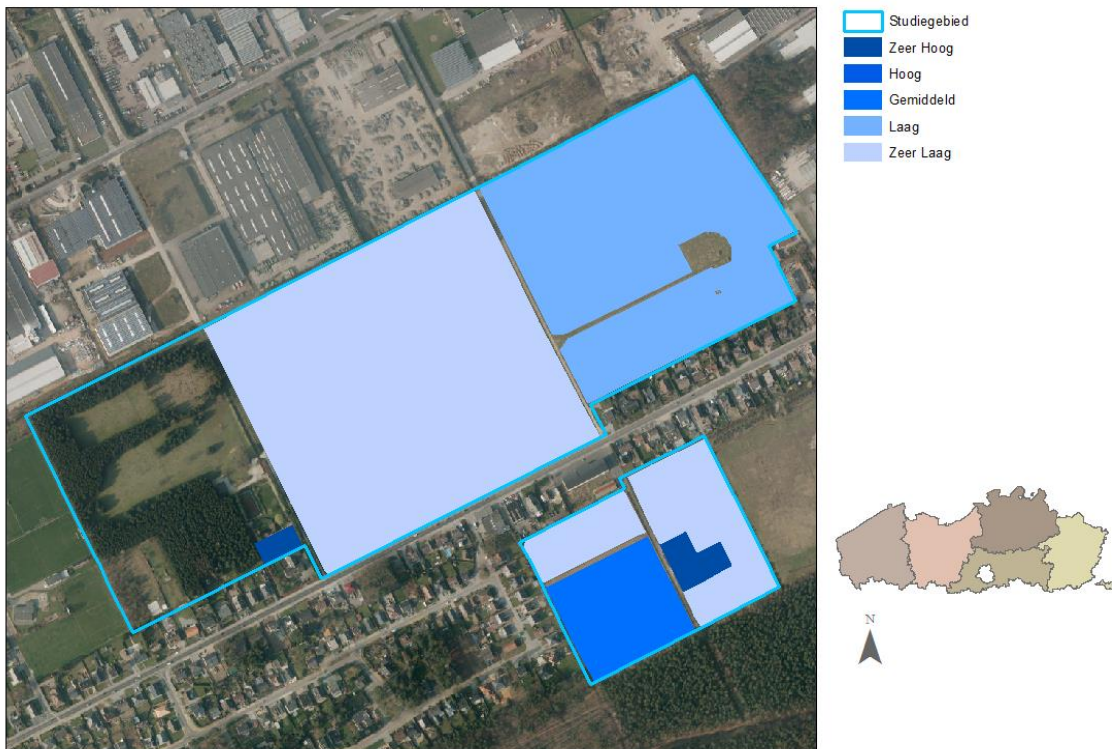
Op basis van het landbouwgebruik, zijn ruimtelijke samenhang, de bedrijfsstructuur en waar nodig de intrinsieke bodemkwaliteit, wordt de landbouwstructuur weergegeven in Figuur 4.

**Figuur 4.** Landbouwstructuurkaart



Het landbouwgebruik wordt aangevuld met bedrijfseconomische gegevens om de landbouwgebruikswaarde te berekenen. Het resultaat wordt in Figuur 5 weergegeven.

**Figuur 5.** Landbouwgebruikswaardekaart



De landbouwstructuur en de landbouwwaarde bepalen samen de landbouwimpact op de geregistreerde landbouwgebruikspcelen en geven bijgevolg meer duiding.

## 2.2 DE GEBIEDSBETROKKENHEID

Afgezien van de perceelsimpact kan een bedrijf zwaar getroffen worden door een sterke betrokkenheid van de uitgebate percelen met het gebied. Alle percelen van een bedrijf krijgen de aanduiding 'Sterk betrokken' als 20 % of meer van het bedrijfsareaal gelegen is binnen het studiegebied of als de leefbaarheid verbonden is met het bedrijfsareaal gelegen in het studiegebied. De andere percelen zijn aangeduid als 'Andere'.

Deze indeling kan enkel geduid worden als er meerdere landbouwers per klasse aanwezig zijn omwille van hun privacy.

## 2.3 ENKELE KENGETALLEN VOLGEND UIT DE LANDBOUWGEBRUIKSAANGIFTE

Uit de gebruiksaangifte wordt de totale geregistreerde landbouwoppervlakte, het aantal betrokken landbouwers en het aantal bedrijfszetels dat zich binnen het studiegebied bevindt, weergegeven.

## 2.4 DE GESCHATTE KOSTEN IN EURO VOOR HET LANDBOUWGEBRUIK BIJ GEBRUIKSBEËINDIGING

Als het project direct wordt uitgevoerd, wordt het bedrag van de gebruiksbeëindiging berekend zoals de uittredingsvergoeding van de gebruiker bij onteigeningen. Daarbij wordt een billijke vergoeding voorzien voor het verlies van landbouwgebruik. De billijke vergoeding houdt rekening met het feit dat de gebruiker het project niet kon voorzien. Bij een geleidelijke gebruiksbeëindiging zal de gebruiker nieuwe investeringen vermijden. Daarom werd ook het bedrag berekend waarbij er geen afschrijvingen meer verondersteld zijn voor het bedrijf. Bij deze berekening nemen we de gebouwen en de kapitaalsintensieve percelen niet mee omdat deze berekening daarvoor te specifiek is.

Specifiek voor bestemmingswijzigingen worden de gebruiksbeperkingen vanuit de gebruikerscompensatie berekend. Het gaat om de bemestingsbeperkingen bij de bestemmingswijziging van historische permanente graslanden van de huidige gele naar een groene bestemming van het projectgebied in zijn geheel.

Voor de actief in te schakelen overstromingsgebieden kan de vergoeding berekend worden conform de uitvoering van het integraal waterbeleid zodra de overstromingsfrequenties bekend zijn.

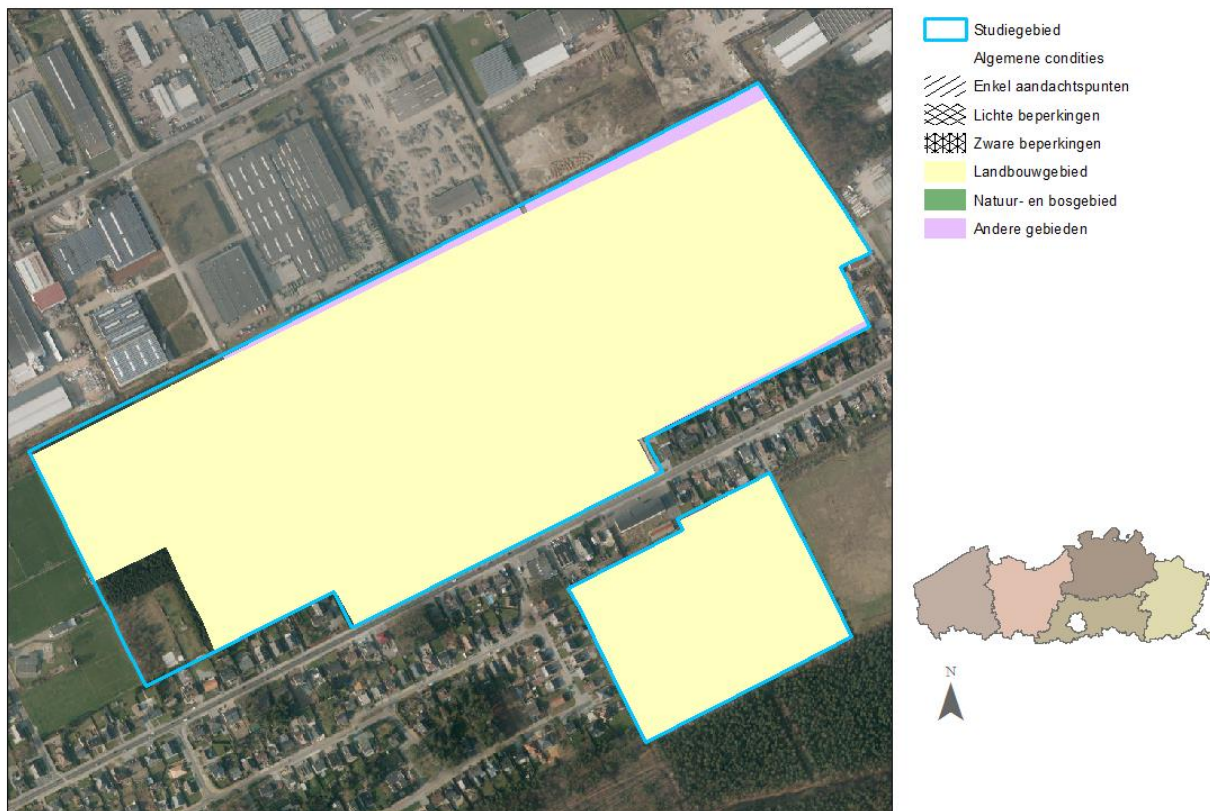
## 2.5 DE NIEUW GEREESTREERDE PERCELEN

Voor de percelen geregistreerd in 2011 zijn alle gegevens voorhanden om de landbouwimpact te berekenen. Uit de registraties 2012 worden de percelen weergegeven die geen deel uitmaakten van de landbouwimpact berekening. Deze percelen worden zonder onderscheid in landbouwimpact of gebruik weergegeven.

## 2.6 DE ANDERE PERCELEN

Naast de landbouwgebruikspcelen is er ook de agrarische bestemming. Het gedeelte van deze bestemming dat niet in landbouwgebruik werd aangegeven wordt hier belicht. Bepaalde stukken zijn bebouwd, bebost of geregistreerd door niet-landbouwers. Het overige agrarische gebied wordt ingedeeld naargelang de gebruiksmogelijkheden. Het resterend gebied wordt ongedifferentieerd weergegeven om zo het studiegebied volledig te beschrijven. De basis voor de differentiatie van de gebruiksmogelijkheden wordt door de landbouwkaderkaart in Figuur 6 weergegeven voor de gebruikspcelen en de agrarische bestemmingen binnen het studiegebied.

Figuur 6. Landbouwkaderkaart



### 3 HET GEBRUIK VAN DE LANDBOUWIMPACTKAART

De projectmatige impactstudie is ontwikkeld om een snelle, transparante en objectieve inschatting te kunnen maken over de invloed van een project op het landbouwgebruik, de landbouwbedrijven en het agrarisch gebied. Deze inschatting kan gebruikt worden voor de onderbouwing van beslissingen over het project inzake uitvoering, locatie en begeleiding. Samen met de ontwikkelde kaarten op Vlaams niveau zijn de mogelijkheden evenwel ruimer, zoals:

#### 3.1 AFWEGEND

De druk op de ruimte in Vlaanderen maakt het noodzakelijk om nieuwe ontwikkelingen maatschappelijk af te wegen op hun meerwaarde t.o.v. de huidige invulling en potentiële ontwikkelingen. De landbouwimpactstudie kan input geven om een nieuwe geplande gebiedsontwikkeling maatschappelijk te toetsen op haar meerwaarde tegenover de huidige landbouwtoestand.

#### 3.2 MITIGEREND

In een vroegtijdig stadium kan de landbouwimpactkaart veel informatie geven aan de projectontwikkelaar. Bij een zoekzone als studiegebied is de aangeleverde informatie ruimer dan de reële impact en kan er worden bijgestuurd om de impact te matigen.

### 3.3 PARTICIPEREND EN TRAJECTBEGELEIDING

In een participatief traject kan de landbouwimpactkaart als objectieve basis worden gebruikt. De landbouwers kunnen de kaart verder verfijnen door zelf gegevens aan te leveren. Als de consequenties groot worden ingeschat, kunnen de landbouwers die willen geënuquêteerd worden door middel van een landbouweffectenrapport of LER. Het LER verwerft dan inzichten en aan de hand daarvan wordt de instrumentenkoffer voorgesteld om het project te realiseren. De selectie van de getroffen landbouwers, mee op basis van de landbouwimpactkaart, betekent een efficiëntiewinst voor het LER.

### 3.4 VISIEVORMEND

De kaarten van de landbouwimpact geven geen visie weer, maar ze zijn uitermate geschikt om een visie te ondersteunen. Zo kunnen ze als bouwsteen voor gebiedsontwikkelingen worden gebruikt.

## **4 ENKELE AANDACHTSPUNTEN BIJ HET GEBRUIK VAN DE LANDBOUWIMPACTKAART**

Bij het gebruik van de landbouwimpactkaart moet rekening gehouden worden met volgende punten:

### 4.1 ACCURAATHEID

Voor de geschetste mogelijkheden is de landbouwimpactkaart een snel, transparant en objectief instrument. Het is wel belangrijk te weten dat deze kaart 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. Deze gegevens zijn in elk geval voldoende accuraat om op planniveau te kunnen werken, maar op perceelsniveau is toch een terreincheck aangewezen.

### 4.2 JAARLIJKSE UPDATE EN VERFIJNING

De basisgegevens worden periodiek aangepast en dat moment is geschikt om gelijktijdig de methodiek te verfijnen.

### 4.3 TRANSITIEKOSTEN VOOR FUNCTIEVERLIES

De standaardberekening voorziet enkele geschatte kosten voor het landbouwgebruik. Voor specifieke processen, zoals overstromingsgebieden met landbouwgebruik of voor andere opgelegde landbouwgebruiksbeperkingen, is de huidige kaart minder geschikt. Als men voor deze processen de gebruikswaardevermindering kent, dan laat de gebruikte methodiek toe deze te berekenen. Dit gebeurde onder meer voor schaderegelingen in overstromingsgebieden op basis van de aangeleverde verandering in overstromingsfrequentie.

### 4.4 TOTAALPLAATJE BEKIJKEN

Vanuit efficiëntieoverwegingen is het logisch om de transitiekosten te minimaliseren, maar bij de daadwerkelijke projectuitvoering moet weliswaar met meerdere factoren rekening worden gehouden.





## Bijlage: Adviezen

Vraag tot advies  
herinnering

3/01/2017  
1/02/2017

Dienst	datum advies	Discipline	Opmerkingen	Opmerking Haskoning
Onroerend Erfgoed	16/01/2017	landschap	verwijzen naar nieuwe wetgeving archeologie	wijzigen tekst
LNE-veiligheidsrapportage	10/01/2017	Mens	geen opm.	
Agentschap Ondernemen	17/01/2017	Mens	geen opm.	
Agentschap wonen Vlaanderen	9/01/2017	Mens	geen opm.	
De Lijn	25/01/2017	Mens	geen opm.	
Landbouw en visserij	23/01/2017	algemeen	Wel akkoord met screening. geen advies gevraagd i.v.m. andere mogelijke locaties (zuid 1 en oost) >	Extra toelichting is opgenomen,
		water	Buffering Hemalwater moet binnen plangebied worden gerealiseerd en niet afgewenteld worden op agrarisch gebied	Is bedoeling > Is in screening opgenomen
		Mens	Aangeven dat belangrijk is pachtwet respecteren.	Is in screening opgenomen
			Mogelijke milderende maatregel: gefaseerde ontwikkeling van het plangebied of geschikte ruilgronden voorstellen	Is voorzien en in screening opgenomen
MOW	30/01/2017	Mobiliteit	Nieuwe ontsluiting houdt in dat ontsluiting thv industrieweg Noord en Zuid moet herbekeken worden. Niet de bedoeling om op korte afstand 2 volwaardige ontsluitingen uit te bouwen.	Is voorzien en in screening opgenomen
Ruimte Vlaanderen	27/01/2017		geen opm.	
Opglabbeek	26/01/2017	water	Effect van water ook buiten plangebied bekijken, de wachtbekkens overstroomden wel eens. Het water gaat van het wachtbekken via de Lietenbeek naar de Bosbeekvallei	Is in screening opgenomen
		lucht	er zijn wel klachten over geurhinder	Is in screening opgenomen
		mens-mobiliteit	Uitgangspunten PRUP voor ontsluiting komen niet overeen met screening mobiliteitsplan gemeente	> RUP
VMM	2/02/2017	water	ook <1000 m <sup>2</sup> extra verhard opp. voldoen aan voorwaarden opnemen	Is in screening opgenomen
			infiltreren tot 1E-8 m/s infiltratiesnelheid >opnemen	Is in screening opgenomen
			Preventieve maatregelen bij milieu-incidenten/calamiteiten op het bedrijventerrein om de schade aan het watersysteem tot een minimum te beperken moeten voorzien worden. Het (uitgebreid) bufferbekken wordt best uitgerust met zandvang en afsluitklep die men in geval van calamiteit kan gebruiken. Daarnaast kan eventueel een systeem van nazuivering (doorstroommoeras) of een andere techniek voorzien worden bij aansluiting op de Lietenbeek.	Is in screening opgenomen
LNE milieuhinder	2/02/2017		Geen advies	
ANB	19/01/2017	Fauna en Flora	geen opmerkingen	
AWV	8/02/2017	Mobiliteit	congestie rond punt in huidige situatie	Is in screening opgenomen
Zorg & gezondheid	Geen advies ontvangen			

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

**Wegen en Verkeer Limburg**  
Koningin Astridlaan 50 bus 4  
3500 HASSELT  
T 011 74 23 00  
F 011 74 24 49  
[www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be)

Royal Haskoning DHV  
Haskoning Belgium  
Campus Mechelen  
t.a.v. Elke Delbare  
Schaliënhoevedreef 20D  
2800 MECHELEN

<b>uw bericht van</b> 03/01/2017	<b>uw kenmerk</b> I&BFP1592R001D0 1	<b>ons kenmerk</b> B/17/634/BP/11549	<b>bijlagen</b>
<b>vragen naar/e-mail</b> Cindy Houben Jo Miliaux		<b>telefoonnummer</b> 011/74 24 03 011/74 23 17	<b>datum</b> 8/02/2017

**Betreft: Advies bij plan mer screening PRUP uitbreiding bedrijventerrein  
Oplabbeek**

Geachte,

Wij verwijzen naar uw email van 3 januari 2017 aangaande onder rubriek vermelde dossier.

De ontsluiting voor de uitbreidingszone van het regionaal bedrijventerrein dient voor het gemotoriseerd verkeer volledig via Industrieweg Noord te gebeuren, conform het besluit blz 93.

Het huidige bedrijventerrein ontsluit reeds via de Bedrijfsstraat. Aangezien er geen bijkomende ontsluitingen op de N76 wenselijk zijn, dient ook de uitbreiding hier mee op aan te sluiten. Momenteel is de rotonde N76x Bedrijfsstraat verzadigd. Deze uitbreiding gaat extra congestie geven.

Er gaan dus wel aanpassingen voor de aansluiting op de N76 moeten gebeuren. AWW is hiervoor een studie bezig om een optimalisatie van de kruispunten te doen.

We hebben geen bezwaar tegen het besluit van de screeningsnota mits met bovenstaande elementen rekening gehouden wordt.

Met vriendelijke groeten,

ir. Gijs Moors  
Afdelingshoofd



Haskoning Belgium nv  
t.a.v. mevrouw Elke Delbare  
Schalienthoevedreef 20 bus D  
2800 MECHELEN

<b>uw bericht van</b>	<b>uw kenmerk</b>	<b>datum</b>	<b>ons kenmerk</b>
		26/01/2017	17.002724
<b>contactpersoon</b>	<b>functie</b>	<b>telefoon</b>	<b>e-mail</b>
Cindy Wins	diensthoud ruimte - huisvesting	089 81 01 30	cindy.wins@opglabbeek.be

### **advies plan-mer-screening**

Geachte mevrouw Delbare

Het gemeentebestuur heeft de volgende opmerkingen m.b.t. de plan-mer-screening voor het PRUP uitbreiding regionaal bedrijventerrein te Opglabbeek:

#### Discipline water

Het effect op het watersysteem wordt enkel binnen het plangebied bekeken. Het effect op het watersysteem is groter. De overlopen van de bedrijven op het huidige industrieterrein zijn gekoppeld aan de wachtbekkens bij de Heikantstraat. Bij hevige regenval zijn de wachtbekkens cruciaal en overstromen deze weleens. Het water van het wachtbekken gaat via de Lietenbeek naar de Bosbeekvallei.

#### Discipline Lucht

Volgens de screening is er geen weet van geurhinder. Het gemeentebestuur heeft wel weet van 2 bedrijven aan de rand van het industrieterrein waarbij er regelmatig klachten zijn over geurhinder.

#### Discipline Mens-mobiliteit

In deze discipline wordt er aangegeven dat er klachten zijn over geluids- en trillingshinder bij een bedrijf. Het gaat hierbij over klachten met betrekking tot geur- en trillingshinder.

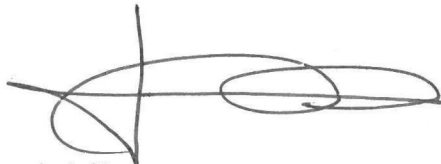
Het uitgangspunt van dit onderdeel is dat de hoofdontsluiting van het terrein via de rotonde tussen de N76 Weg naar Meeuwen en de Bedrijfsstraat zal verlopen. Hierdoor wordt de Weg naar Zwartberg ontlast van het vrachtverkeer. Het standpunt van de gemeente is eveneens hetzelfde. De ontsluiting van de nieuwe te ontwikkelen zone mag zeker niet opgelegd of gesuggereerd worden als af te wikkelen via de lokale Weg naar Zwartberg/doortocht Nieuwe Kempen - Dennenweelde. De ontsluiting van deze nieuwe site dient

volledig te gebeuren via de N76 – Bedrijfsstraat – Industrieweg-Noord, zeker voor wat betreft het zwaar verkeer. De eventuele nieuwe ontsluitingsweg is enkel bedoeld voor de interne ontsluiting. De weg vormt een verbinding tussen het zuidelijk en het noordelijk segment van het industrieterrein. De weg dient ter verhoging van de leefbaarheid en de verbetering van de doorstroming van de Weg naar Zwartberg.

Het PRUP legt momenteel niet op de noordelijke toegang dienst zal doen als hoofdontsluiting. De 2 indicatieve ontsluitingen worden zelfs verplicht om te realiseren. De voorschriften van het PRUP zijn niet in overeenstemming met het uitgangspunt van de screening en het mobiliteitsplan van de gemeente. Er wordt voorgesteld om de voorschriften van het PRUP hieraan aan te passen. De indicatieve doorgang naar de Weg naar Zwartberg kan enkel als een verbinding tussen het zuidelijk en noordelijk segment van het industrieterrein.

Met vriendelijke groeten

Namens het college van burgemeester en schepenen



Joris Neyens  
secretaris



Benny Spreeuwers  
burgemeester

# AGENTSCHAP INNOVEREN & ONDERNEMEN

Kempische Steenweg 305 bus 201  
3500 Hasselt  
T 0800 20 555  
info@vlaio.be  
www.vlaio.be

Haskoning Belgium N.V.µ  
Campus Mechelen  
T.a.v. Elke Delbare  
Schaliënhoeverdreef 20D  
2800 Mechelen

**Uw mailbericht van**  
3 januari 2017

**uw kenmerk**

&BFP1592R001D01

**ons kenmerk**

OPGLABBEEK\_PRUP

Prioritair BT

Opglabbeek

**bijlagen**

**vragen naar/e-mail**

Natalie Raets

Natalie.raets@vlaio.be

**telefoonnummer**

011 29 20 45

**datum**

17/01/2017

Betreft: screening PRUP Prioritair regionaal bedrijventerrein Opglabbeek

Geachte,

Per mail van 3 januari 2017 vraagt u het Agentschap Innoveren en Ondernemen om advies bij de plan-mer screening voor het PRUP Prioritair Regionaal bedrijventerrein Opglabbeek.

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen wenst u te laten weten dat zij geen specifieke opmerkingen of aandachtspunten heeft in verband met hogergenoemd plan. Het Agentschap Innoveren en Ondernemen vindt dat voorliggende screeningsnota voldoende inschatting maakt van de milieueffecten.

Uiteraard behoudt het Agentschap Innoveren en Ondernemen haar eventuele advies- of bezwaarmogelijkheden in het kader van andere procedurestappen die worden gezet.

Hoogachtend,



Natalie Raets

Agentschap Innoveren en Ondernemen





Haskoning Belgium N.V  
T.a.v. Elke Delbare  
Campus Mechelen  
Schaliënhoeverdreef 20D  
2800 Mechelen

ons kenmerk  
431/AV/RO/434

uw kenmerk

contactpersoon  
Ronald Wolfs  
011/854222  
ronald.wolfs@delijn.be

Hasselt  
25 januari 2017

### **Advies Plan-mer-screening PRUP Prioritair regionaal bedrijventerrein in Limburg Opglabbeek**

Geachte,

Mijn medewerkers hebben uw dossier over het "PRUP Prioritair regionaal bedrijventerrein in Limburg Opglabbeek" doorgenomen en geen inhoudelijke opmerkingen gemaakt.

Het betreffende gebied is momenteel goed ontsloten met het openbaar vervoer door het aanbod aan de haltes Opglabbeek Leeuwerikstraat en Opglabbeek Industrieweg op de Weg naar Zwartberg en door de halte Opglabbeek Bewel op de Industrieweg Noord. De eerste twee haltes worden bediend door lijn G8 (uurfrequentie) en lijn 8 (enkel in de spits). De halte Bewel wordt bediend door lijn 44 in de spits.

De Lijn is momenteel, in het kader de vernieuwing van het mobiliteitsplan, in overleg met de gemeente Opglabbeek over een betere bediening van het bedrijventerrein. Hiervan zou ook het plangebied voordeel ondervinden.

De Lijn kan zich dan ook vinden in de conclusie dat het betreffende PRUP geen aanleiding kan geven tot aanzienlijke milieueffecten.

Met vriendelijke groeten,

Heidi Roubben  
directeur

*Vlaamse Vervoermaatschappij*

*De Lijn Limburg*

*Grote Breemstraat 4 - 3500 Hasselt – tel. 011 85 42 11 - fax 011 25 32 92*

*IBAN BE93 3751 1173 3167 - BIC BBRUBEBB - KBC 435-4508441-58*

*BTW ING 375-1117331-67 - [www.delijn.be](http://www.delijn.be)*

# DEPARTEMENT LEEFMILIEU NATUUR & ENERGIE

Afdeling Milieu-, Natuur- en  
Energiebeleid  
Dienst Veiligheidsrapportering  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 Brussel  
T 02 553 03 55  
F 02 553 21 25  
[seveso@vlaanderen.be](mailto:seveso@vlaanderen.be)

Royal Haskoning DHV

T.a.v. Elke Delbaere

[Elke.delbaere@rhdhv.com](mailto:Elke.delbaere@rhdhv.com)

<b>uw bericht van</b> 03.01.2017 (e-mail)	<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b> SCRPL16121	<b>bijlagen</b> /
<b>vragen naar/e-mail</b> An Meulenijszer <a href="mailto:An.meulenijszer@lne.vlaanderen.be">An.meulenijszer@lne.vlaanderen.be</a>		<b>telefoonnummer</b> 02/553 03 55	<b>datum</b> 10.01.2017

**Betreft:** Advies over het verzoek tot raadpleging (screeningsnota) in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP "Prioritair regionaal bedrijventerrein Opglabbeek" te "Opglabbeek"

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (dienst VR) van mijn afdeling.

De dienst VR werd in de bijlage bij het plan-m.e.r.-besluit van 12 oktober 2007 ingedeeld als te raadplegen instantie voor de categorie "mogelijk te verwachten aanzienlijke effecten voor mens of milieu inzake de gezondheid en de veiligheid van de mens".

Het advies van de dienst VR heeft specifiek betrekking op het aspect externe (mens)veiligheid als bedoeld in de Seveso-richtlijn<sup>1</sup>, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen<sup>2</sup> (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

<sup>1</sup> Europese richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

<sup>2</sup> Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.



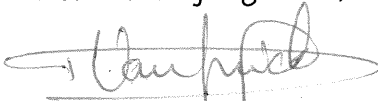
Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient het voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de hand van criteria die werden opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

De dienst VR merkt op dat hogergenoemde aftoetsing als dusdanig voldoende in de screeningsnota aan bod komt (pagina's 86 en 94 van de nota).

Bijgevolg stelt er zich op het vlak van de externe mensveiligheid geen probleem en meent de dienst VR dat er geen aanzienlijke effecten verwacht worden inzake externe veiligheid.

De dienst VR wenst er de initiatiefnemer op te wijzen dat het aspect "externe veiligheid" eveneens in het voorontwerp van het RUP voor de plenaire vergadering dient behandeld worden.

Met vriendelijke groeten,



Paul Van Snick  
Algemeen directeur  
Afdelingshoofd AMNEB

# DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

Vlaamse Overheid  
ABCO - OMGEVING  
Koning Albert II-laan 35 bus 40  
1030 BRUSSEL  
T 02 552 78 96  
F 02 552 78 71  
[www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be)  
[adviesvraag.hoofdbestuur@lv.vlaanderen.be](mailto:adviesvraag.hoofdbestuur@lv.vlaanderen.be)

Haskoning Belgium nv  
t.a.v. Elke Delbare  
Campus Mechelen  
Schaliënhoeverdreef 20d  
2800 Mechelen

Ingekomen

27 JAN 2017

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
3/01/2017	plan-mer-screening Opglabbeek	2017_000039	
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Jan Cielen		011 74 26 90	23 JAN 2017
<a href="mailto:jan.cielen@lv.vlaanderen.be">jan.cielen@lv.vlaanderen.be</a>			

**Betreeft:** Advies vanuit landbouwkundig standpunt betreffende het verzoek tot raadpleging van de plan-MER screening in kader van het provinciaal RUP 'prioritair regionaal bedrijventerrein' te Opglabbeek.

Geachte,

Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw verzoek tot raadpleging betreffende de plan-mer-screening in kader van de opmaak voor het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Prioritair regionaal bedrijventerrein' te Opglabbeek, vanuit landbouwkundig standpunt onderzocht en formuleert een **voorwaardelijk gunstig advies** om volgende redenen:

Het voorgenomen plan heeft tot doel om 25ha bijkomend regionaal bedrijventerrein te ontwikkelen in een aangeduid economisch knooppunt. Het betreft een uitvoering van een bindende bepaling nr.30 uit het ruimtelijk structuurplan Limburg.

Het plangebied situeert zich op grondgebied van gemeente Opglabbeek en heeft een totale oppervlakte van circa 34ha, waarvan 25ha bestemd is voor een regionaal bedrijventerrein met in het oosten aansluitend 5ha bestemd voor lokaal bedrijventerrein. De overige oppervlakte wordt ingenomen door groenbuffers.

Volgens het gewestplan is de planafbakening hoofdzakelijk gelegen binnen agrarisch gebied (31ha). De overige zoneringen omvatten een zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, woongebied en industriegebied.

Op basis van de tekst (p.10) wordt vastgesteld dat er initieel drie locatiealternatieven waren voor de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein in Opglabbeek en deze zoekzones reeds werden gescreend in functie van de mogelijke milieueffecten. In de voorliggende plan-mer screening worden nu de milieueffecten onderzocht van slechts één zoekzone (nl. Opglabbeek zuid 1) zonder dat er schriftelijk advies werd gevraagd aan de betrokken adviesinstanties over de andere locaties met betrekking tot hun



bevoegde disciplines. Door deze voorafgaande screening worden er reeds twee locatiealternatieven uitgeschakeld en niet nader onderzocht op hun milieueffecten. Op basis van de nota blijkt dat de huidige planafbakening hoofdzakelijk werd geprefereerd vanuit ruimtelijke standpunten. Er werd geen grondige onderbouwing gegeven waarom binnen het weerhouden studiegebied de minste milieueffecten optreden. Het departement Landbouw en Visserij kan wel akkoord gaan met de ruimtelijke afweging, gezien het agrarisch gebied ruimtelijk als planologisch is ingesloten tussen andere gebiedsbestemmingen en geen deel uit maakt van een groter aaneengesloten agrarisch complex.

Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein en het verdwijnen van het aanwezig landbouwgebruik wordt een aanzienlijke oppervlakte van het plangebied verhard, waarbij de natuurlijke infiltratie van hemelwater naar grondwater afneemt en de afstroming van hemelwater toeneemt. De opvang, buffering en infiltraite van het hemelwater afkomstig van deze bijkomende verhardingen dienen binnen het plangebied te worden gerealiseerd en kan niet worden afgewenteld op agrarisch gebied.

Met betrekking tot het bodemgebruik (p31) en discipline mens-ruimtelijke aspecten (p85) wordt op basis van de gegevens waarover het Departement Landbouw en Visserij beschikt vastgesteld dat ruim 26,35ha in professioneel landbouwgebruik is. Het landbouwgebruik bestaat hoofdzakelijk (93%) uit akkerbouw met in het westen een weide (7%). Deze weide is gelegen achter een woning en kennen vermoedelijk eerder een hobbymatig gebruik. De akkerkavels betreffen goed gestructureerde en uniforme percelen met een grootte van respectievelijk 14,6ha, 7,09ha en 2,67ha en zijn in gebruik bij twee verschillende landbouwers. Op basis van de potentiële erosiekaart hebben de percelen een verwaarloosbare erosiegevoeligheid. Ook volgens de bodemkaart zijn de percelen geschikt voor landbouwdoeleinden. Het verlies aan landbouwareaal heeft een significant effect op de individuele bedrijfsvoering en kan een toename van de werkingskosten en daling van het inkomen genereren. Concreet kan dit doordat er meer investeringen moeten worden afgeschreven over een kleiner oppervlakte. Een ander element is dat er mestafzettingsruimte verloren gaat en dierlijke mest moet worden afgevoerd naar een mestverwerkingsinstallatie met het nodige prijskaartje.

Het departement Landbouw en Visserij merkt op dat er voldoende rekening is gehouden met het door haar aangeleverde landbouwimpactstudie en de resultaten ervan correct werden geïnterpreteerd. Bij de beoordeling (p91) wordt vastgesteld dat één landbouwbedrijf significant wordt getroffen.

Het Departement wenst te benadrukken dat het gunstige advies verleend wordt op voorwaarde dat de bepalingen uit de pachtwet of uit een andere overeenkomst gesloten met de gebruiker van het perceel gerespecteerd worden. Ook een gefaseerde ontwikkeling van het bedrijventerrein in het oosten van het plangebied, op de percelen met hoge landbouwimpact, of het ter beschikking stellen van geschikte ruilgronden kunnen als milderende maatregelen worden gesuggereerd.

Voorliggende ontwerptekst houdt in voldoende mate rekening met de reeds geformuleerde opmerkingen, waardoor er vanuit landbouwkundig standpunt geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

Hoogachtend,



Bart Bollen  
Diensthooft  
Departement Landbouw en Visserij



## Kristof Wijns

---

**From:** Elke Delbare  
**Sent:** donderdag 2 februari 2017 11:26  
**To:** Kristof Wijns  
**Subject:** FW: Advies Plan-MER screening Opglabbeek

---

**From:** milieuhinder, - [<mailto:milieuhinder@vlaanderen.be>]  
**Sent:** donderdag 2 februari 2017 11:21  
**To:** Elke Delbare  
**Subject:** RE: Advies Plan-MER screening Opglabbeek

Beste,

Onze dienst zal geen advies formuleren bij dit dossier.

met vriendelijke groet,

**Gunther Van Broeck**  
Coördinatie van de dienst Milieuhinder

Vlaamse overheid  
DEPARTEMENT **LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE**  
Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid  
Dienst Milieuhinder  
T 02 553 11 35  
[gunther.vanbroeck@lne.vlaanderen.be](mailto:gunther.vanbroeck@lne.vlaanderen.be)  
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel  
[www.lne.be](http://www.lne.be)



////////////////////////////////////



---

**Van:** Elke Delbare [<mailto:elke.delbare@rhdhv.com>]  
**Verzonden:** woensdag 1 februari 2017 16:56  
**Aan:** ANB AVES Limburg; MERAWV, WL; milieuhinder, -; [watertoets@vmm.be](mailto:watertoets@vmm.be); [RAHS@zorg-en-gezondheid.be](mailto:RAHS@zorg-en-gezondheid.be); [cindy.wins@opglabbeek.be](mailto:cindy.wins@opglabbeek.be); [info@opglabbeek.be](mailto:info@opglabbeek.be)  
**CC:** Kristof Wijns  
**Onderwerp:** Advies Plan-MER screening Opglabbeek

Beste,

Op 3 januari stuurden wij u een verzoek tot raadpleging aan uw dienst in het kader van het onderzoek tot milieuraapportage voor het PRUP Prioritair regionaal bedrijventerrein te Opglabbeek. De decretaal voorziene termijn van 30 dagen loopt morgen (2/2) af. Tot op heden hebben ontvingen wij geen advies van uw dienst.

Wij willen u dan ook herinneren aan dat dit verzoek tot raadpleging en hopen spoedig te vernemen of u over dit PRUP advies in kader van de mer-screening wenst uit te brengen. Indien we geen reactie ontvangen, zullen wij op vrijdag 10 februari overgaan tot het verzenden van het dossier naar de dienst Mer.

De link naar onze screeningsnota kan u hieronder vinden.

<https://royalhaskoningdhv.box.com/s/yfuhhhojcv76gfa6gme0lvt1scht9yfk>

Met vriendelijke groeten,

**Elke Delbare,**  
**Planning & Strategy**

T +32 15 40 56 76 | M 0494 53 14 89 E [elke.delbare@rhdhv.com](mailto:elke.delbare@rhdhv.com) | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)  
Haskoning Belgium N.V., onderdeel van **Royal HaskoningDHV** | Campus Mechelen, Schaliënhoevedreef 20D, 2800 Mechelen



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

# DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

## Beleid

Koning Albert II-laan 20, bus 2  
1000 BRUSSEL  
T 02 553 78 11  
[mow.vlaanderen.be](http://mow.vlaanderen.be)

Haskoning Belgium N.V.  
Campus Mechelen  
T.a.v. mevr. Elke Delbare

Schaliënhoevedreef 20D  
2800 Mechelen

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		Beleid-VBI-U-2017- 00149	
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Sven Lieten		011 74 23 24	30/01/2017
<a href="mailto:sven.lieten@mow.vlaanderen.be">sven.lieten@mow.vlaanderen.be</a>			

Betreft: Advies PlanMERscreening PRUP regionaal bedrijventerrein Opglabbeek

Geachte,

Naar aanleiding van bovenvermelde adviesvraag maak ik u hierbij graag het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over.

De Mer gaat over de mogelijke ontwikkeling van het prioritair regionaal bedrijventerrein. Deze ontwikkeling werd reeds meegenomen in het in herziening gestelde mobiliteitsplan. De verkenningsnota werd op 25 oktober 2016 door de RMC goedgekeurd. Over de nieuwe ontsluiting van zowel de bedrijvzone te noorden van de Weg naar Zwartberg, als deze ten zuiden heerst er consensus. Daarbij moet wel de kanttkening gemaakt worden dat deze nieuw ontsluiting de facto inhoudt dat de huidige ontsluiting thv de Industrieweg Noord en Zuid herbekeken moet worden. Het kan niet de bedoeling zijn om in de toekomst op deze korte afstand 2 volwaardige ontsluitingen uit te bouwen. Over deze zienswijze bestaat er consensus met de gemeente Opglabbeek. In de nota vinden we hier echter niets over terug. Wij vragen dan ook om deze passage toe te voegen.

Met vriendelijke groeten,

  
ir. Filip Boelaert  
Secretaris-generaal



# Agentschap Onroerend Erfgoed

Vlaamse overheid  
Koningin Astridlaan 50 bus 1  
3500 HASSELT  
T 011 74 22 20  
[www.onroenderfgoed.be](http://www.onroenderfgoed.be)

Royal Haskoning DHV  
t.a.v. Elke Delbare  
Schalienthoevedreef 20 D  
2800 MECHELEN

Ingekomen  
20 JAN 2017

uw bericht van  
03/01/2017

uw kenmerk  
Plan-Mer-  
Screening  
PRUP  
bedrijventerrei  
n Opglabbeek  
Zuid 1

ons kenmerk  
4.002/71047/99.32

bijlagen

vragen naar /e-mail  
Annick Arts  
[annick.arts@rwo.vlaanderen.be](mailto:annick.arts@rwo.vlaanderen.be)

telefoonnummer  
011 74 22 20

datum  
16/01/2017

**Betreft:** Advies op MER-screening voor ruimtelijk uitvoeringsplan PRUP bedrijventerrein Opglabbeek Zuid 1.

Geachte mevrouw

Het agentschap Onroerend Erfgoed ontving de adviesvraag over de MER-screening voor op 3 januari 2017.

Voor de discipline archeologie zijn er de volgende bemerkingen:


Voorliggend document verwijst naar de oude regelgeving. Gelieve te verwijzen naar de nieuwe regelgeving rond archeologie, zijnde Hoofdstuk 5 van het Onroenderfgoeddecreet dat op 1 juni 2016 definitief in werking trad. Hierbij wordt, afhankelijk van de ligging en de oppervlakte van het projectgebied, het bekomen van een bekrachtigde archeologienota verplicht voor het aanvragen van de stedenbouwkundige of verkavelingsvergunningsaanvraag (Art. 5.4.1 en 5.4.2 van het Onroenderfgoeddecreet).

De disciplines landschappen en bouwkundig erfgoed hebben geen bemerkingen op voorliggend document.

## Conclusie

Het agentschap Onroerend Erfgoed vindt dat het plan in zijn huidige vorm milieueffecten kan teweeg brengen voor de verschillende disciplines van onroerend erfgoed. Kunt u het plan aanpassen aan de bovenvermelde bemerkingen, zodat de milieueffecten niet als "aanzienlijk" beschouwd worden voor onroerend erfgoed en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is?

Met vriendelijke groeten

  
Els Verbert  
Provinciaal Directeur

Vraag tot advies  
herinnering

3/01/2017  
1/02/2017

Dienst	datum advies	Discipline	Opmerkingen	Opmerking Haskoning
Onroerend Erfgoed	16/01/2017	landschap	verwijzen naar nieuwe wetgeving archeologie	wijzigen tekst
LNE-veiligheidsrapportage	10/01/2017	Mens	geen opm.	
Agentschap Ondernemen	17/01/2017	Mens	geen opm.	
Agentschap wonen Vlaanderen	9/01/2017	Mens	geen opm.	
De Lijn	25/01/2017	Mens	geen opm.	
Landbouw en visserij	23/01/2017	algemeen	Wel akkoord met screening. geen advies gevraagd i.v.m. andere mogelijke locaties (zuid 1 en oost) >	extra toelichting opnemen
		water	Buffering Hemalwater moet binnen plangebied worden gerealiseerd en niet afgewenteld worden op agrarisch gebied	Is bedoeling > duidelijk Benadrukken
		Mens	Aangeven dat belangrijk is pachtwet respecteren.	Wordt opgenomen
			Mogelijke milderende maatregel: gefaseerde ontwikkeling van het plangebied of geschikte ruilgronden voorstellen	Is voorzien
MOW	30/01/2017	Mobiliteit	Nieuwe ontsluiting houdt in dat ontsluiting thv industrieweg Noord en Zuid moet herbekeken worden. Niet de bedoeling om op korte afstand 2 volwaardige ontsluitingen uit te bouwen.	Is zo voorzien. Duidelijk benadrukken
Ruimte Vlaanderen	27/01/2017		geen opm.	
Opglabbeek	26/01/2017	water	Effect van water ook buiten plangebied bekijken, de wachtbekkens overstroomden wel eens. Het water gaat van het wachtbekken via de Lietenbeek naar de Bosbeekvallei	Wordt opgenomen
		lucht	er zijn wel klachten over geurhinder	Wordt opgenomen
		mens-mobiliteit	Uitgangspunten PRUP voor ontsluiting komen niet overeen met screening mobiliteitsplan gemeente	> RUP
VMM	2/02/2017	water	ook <1000 m <sup>2</sup> extra verhard opp. voldoen aan voorwaarden opnemen	Wordt opgenomen
			infiltreren tot 1E-8 m/s infiltratiesnelheid >opnemen	Wordt opgenomen
			Preventieve maatregelen bij milieu-incidenten/calamiteiten op het bedrijventerrein om de schade aan het watersysteem tot een minimum te beperken moeten voorzien worden. Het (uitgebreid) bufferbekken wordt best uitgerust met zandvang en afsluitklep die men in geval van calamiteit kan gebruiken. Daarnaast kan eventueel een systeem van nazuivering (doorstroommoeras) of een andere techniek voorzien worden bij aansluiting op de Lietenbeek.	Wordt opgenomen
LNE milieuhinder	2/02/2017		Geen advies	
ANB	19/01/2017	Fauna en Flora	geen opmerkingen	
AWV	8/02/2017	Mobiliteit	congestie rond punt in huidige situatie	Wordt opgenomen
Zorg & gezondheid	Geen advies ontvangen			

Ingekomen

01 FEB 2017



Aan de leden van de Deputatie van de  
provincie Limburg  
Universiteitslaan 1  
3500 Hasselt

**uw kenmerk**

**vragen naar**

Dominic Vincken

**ons kenmerk**

2.13/71047/102.1

**telefoonnummer**

011 74 21 00

**uw brief van**

**datum**

27 JAN, 2017

**bijlage:**

Betreft: Provincie Limburg, PRUP "Prioritair regionaal bedrijventerrein Opglabbeek":  
verzoek tot raadpleging in het kader van een onderzoek tot  
milieueffectrapportage

Geachte,

Het betreffende 'verzoek tot raadpleging' werd door het departement Ruimte Vlaanderen  
ontvangen op 03/01/2017.

In toepassing van artikel 4.2.5 van het decreet van 27 april 2007 inzake de  
milieueffectrapportage over plannen en programma's en van artikel 3 van het besluit van de  
Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en  
programma's, vindt u hierbij het advies van het departement Ruimte Vlaanderen in verband met  
de ingeschatte effecten op de ruimtelijke ordening.

De screeningnota maakt een voldoende inschatting van de milieueffecten voor de ruimtelijke  
ordening.

Dit advies vervangt geenszins het advies van het departement Ruimte Vlaanderen in  
toepassing van artikel 2.2.13 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Hoogachtend,  
Voor het departement,

Inge Coelmont

Kopie ter informatie aan :

Royal HaskoningDHV  
Campus Mechelen  
Schaliënhoevedreef 20D  
2800 Mechelen



Lijst adviesinstanties voor SCRPL16112 volgens het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's van 12-10-2007

College van Burgemeester en Schepenen	Kapelstraat 1	3660 Opglabbeek				emailadres: door de initiatiefnemer na te vragen bij de gemeente
Agentschap Ondernemen	Entiteit Ruimtelijke Economie	Ellipsgebouw	Koning Albert II-laan 35, bus 12	1030 Brussel		ruimtelijke.economie@vlaanderen.be
ANB - Limburg	VAC	Koningin Astridlaan 50 bus 5	3500 Hasselt			Aves.lim.anb@lne.vlaanderen.be
Departement Landbouw en Visserij	Afdeling Beleidscoördinatie en Omgeving	Dienst Omgeving Limburg	VAC	Koningin Astridlaan 50 bus 6	3500 Hasselt	adviesvraag.limburg@lv.vlaanderen.be
Ruimte Vlaanderen - APL - Limburg	VAC	Koningin Astridlaan 50 bus 1	3500 Hasselt			apl.lim@rwo.vlaanderen.be
Onroerend Erfgoed Limburg	VAC	Koningin Astridlaan 50 bus 1	3500 Hasselt			limburg@onroerenderfgood.be
Agentschap Wonen-Vlaanderen	Afdeling Wonen	t.a.v. Hilde Van den Bosch	Afdelingshoofd	Koning Albert II-laan 19 bus 40	1210 Brussel	rup@rwo.vlaanderen.be
Agentschap Wegen en Verkeer	Buitendienst Limburg	t.a.v. Cindy Houben	VAC	Koningin Astridlaan 50 bus 4	3500 Hasselt	merawv-wl@mow.vlaanderen.be
Departement MOW	t.a.v. Filip Boelaert, secretaris-generaal	Graaf de Ferrarisgebouw	Koning Albert II-laan 20 bus 2	1000 Brussel		advies.departement@mow.vlaanderen.be
De Lijn - Limburg	T.a.v. Paul Smeets	Expert Doorstroming	Grote Breemstraat 4	3500 Hasselt		paul.smeets@delijn.be
Departement LNE	Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid	Dienst Milieuhinder	Graaf de Ferrarisgebouw	Koning Albert II-laan 20, bus 8	1000 Brussel	milieuhinder@vlaanderen.be
VMM	Afdeling Operationeel Waterbeheer	t.a.v. Bram Vogels	Graaf de Ferrarisgebouw	Koning Albert II-laan 20 bus 16	1000 Brussel	watertoets@vmm.be
Departement LNE	Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid	Dienst VR	Graaf de Ferrarisgebouw	Koning Albert II-laan 20, bus 8	1000 Brussel	seveso@vlaanderen.be
Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid	Afdeling Preventie	VAC	Koningin Astridlaan 50 bus 7	3500 Hasselt		rahs@zorg-en-gezondheid.be



# VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

## Vlaamse Overheid

Koning Albert II – laan 20 bus 16  
1000 BRUSSEL  
T 02 214 21 11  
F 02 553 21 05  
[www.vmm.be](http://www.vmm.be)

Haskoning Belgium NV  
Schaliënhoevedreef 20D  
2800 MECHELEN

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
1/3/2017		WT 2017 M 0001	
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Wim Verhaegen		02 214 21 11	
<a href="mailto:w.verhaegen@vmm.be">w.verhaegen@vmm.be</a>			

Betreft: Advies over de planMER-screening met betrekking tot PRUP "Prioritair regionaal bedrijventerrein te Opglabbeek"

Aanvrager: Provincie Limburg

Geachte heer,  
Geachte mevrouw,

Op uw verzoek werd onderzocht of de VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer akkoord kan gaan met de effectinschatting zoals opgenomen is in de nota. Op basis van deze effectinschatting samen met deze van de adviesinstanties zal de dienst MER beslissen of er al dan niet een MER dient opgemaakt te worden.

De percelen zoals opgenomen in de nota zijn volgens de watertoetskaarten niet overstromingsgevoelig gebied.

De provincie Limburg wenst 20 à 25 ha regionaal bedrijventerrein te ontwikkelen in kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten in de provincie. Dit in uitvoering van de bindende bepalingen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg. Eén van de weerhouden zoekzones is de zoekzone Opglabbeek Zuid 1, waar men circa 25 ha regionaal bedrijventerrein wenst te ontwikkelen. Deze zoekzone wordt in voorliggende screeningsnota als uitgewerkt plangebied behandeld.

De screeningsnota geeft op p. 37 aan dat er aan een aantal voorwaarden op vlak van water moet voldaan worden als er meer dan 1.000 m<sup>2</sup> verharding wordt aangelegd. We willen er echer op wijzen dat het ook voor kleinere bijkomende verharde oppervlaktes best wordt ingezet op de aangegeven maatregelen. Zo is het ook voor kleinere projecten dan 1.000 m<sup>2</sup> ook aangewezen om infiltratieproeven/grondonderzoek uit te voeren.

We willen ook er ook op wijzen dat ook voor kleinere doorlatendheden van de bodem dan de vermelde 4,5x 10<sup>-6</sup> m/s infiltratie niet uit te sluiten is. Recent onderzoek van de bodemkundige dienst van België in opdracht van de VMM ( Opstellen van richtlijnen voor het meten van de infiltratiecapaciteit en het modelmatig onderbouwen voor de dimensionering van infiltratievoorzieningen) wijst immers uit dat zelfs bij infiltratiesnelheden tot 1.10<sup>-8</sup> m/s infiltratie nuttig is voor de afwaartse waterkwaliteit en waterkwantiteit. De vermelde studie kan worden bekeken op bij de publicaties op de website [www.vmm.be](http://www.vmm.be).

Het plangebied is wel gelegen in afstroomgebied van de Bosbeek. Dit is speerpuntgebied in het Vlaams waterbeleid waarvoor prioritair gestreefd wordt naar de goede ecologische toestand tegen 2021. De Kleine Beek en de Lietenbeek in Opglabbeek hebben momenteel de sterkste vuilvracht van alle zijlopen op de Bosbeek. Ondermeer door de verweving van riolering met Kleine beek in centrum Opglabbeek. De vuilvracht dient alleszins aangesloten te worden op de nieuwe collector en niet meer op de oude collector, die momenteel al verzadigd is en leidt tot veelvuldige overstortwerking.

Voorts hebben we nog een aantal aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het project. Preventieve maatregelen bij milieu-incidenten/calamiteiten op het bedrijventerrein om de schade aan het watersysteem tot een minimum te beperken moeten voorzien worden. Het (uitgebreid) bufferbekken wordt best uitgerust met zandvang en afsluitklep die men ingeval van calamiteit kan gebruiken. Daarnaast kan eventueel een systeem van nazuivering (doorstroommoeras) of een andere techniek voorzien worden bij aansluiting op de Lietenbeek.

### **BESLUIT**

De VMM verleent een **voorwaardelijk gunstig** advies mits de screeningsnota wordt aangevuld en verbeterd op basis van bovenstaande opmerkingen.

Met vriendelijke groeten,

Kris Van den Belt  
Diensthoofd Dienst Grondwater en Lokaal Waterbeheer



## Kristof Wijns

---

**Subject:** FW: Wonen-Vlaanderen: adviesvraag plan-mer-screening Opglabbeek

---

**From:** Gorssen, Jos [<mailto:jos.gorssen@rwo.vlaanderen.be>]  
**Sent:** maandag 9 januari 2017 11:19  
**To:** Elke Delbare  
**Cc:** Luys, Kim  
**Subject:** Wonen-Vlaanderen: adviesvraag plan-mer-screening Opglabbeek

Beste,

In antwoord op uw vraag van 3 januari jl. kan ik u meedelen dat, op basis van onze expertise, de mogelijke gevolgen van het provinciaal RUP Opglabbeek op het leefmilieu op een correcte wijze zijn beschreven in onze screeningsnota .

We onderschrijven bijgevolg uw conclusie dat het plan in zijn huidige vorm geen aanzienlijke milieueffecten zal genereren.

Met vriendelijke groeten,

**Jos Gorssen**  
Adjunct van de directeur

Vlaamse overheid  
AGENTSCHAP **WONEN-VLAANDEREN**  
**Wonen Limburg**  
T 011 74 22 36, F 011 74 22 19  
[jos.gorssen@rwo.vlaanderen.be](mailto:jos.gorssen@rwo.vlaanderen.be)  
Koningin Astridlaan 50 bus 1, 3500 Hasselt  
[www.wonenvlaanderen.be](http://www.wonenvlaanderen.be)

////////////////////////////////////



---

**Van:** Elke Delbare [<mailto:elke.delbare@rhdhv.com>]  
**Verzonden:** dinsdag 3 januari 2017 15:34  
**Aan:** RUP RWO <[rup@rwo.vlaanderen.be](mailto:rup@rwo.vlaanderen.be)>;  
**CC:** Kristof Wijns <[kristof.wijns@rhdhv.com](mailto:kristof.wijns@rhdhv.com)>  
**Onderwerp:** adviesvraag plan-mer-screening Opglabbeek

Beste,

De provincie Limburg heeft het voornemen om een ruimtelijk uitvoeringsplan op te stellen voor een prioritair regionaal bedrijventerrein binnen de gemeente Opglabbeek. Krachtens art. 4.2.5 van het D.A.B.M. dient de initiatiefnemer van een plan in het kader van het "onderzoek tot milieueffectrapportage" een aantal instanties te raadplegen aangaande de mogelijke aanzienlijke milieueffecten die het plan of programma kan hebben. Uit de kenmerken van het plan en uit de aard van de mogelijke milieugevolgen leidde LNE af dat het advies van uw instantie relevant kan zijn.

In opdracht van de Provincie Limburg sturen wij u via onderstaande link onze screeningsnota of onderzoek tot milieu-effectrapportage

<https://royalhaskoningdhv.box.com/s/yfuhhhojcv76gfa6gme0lvt1scht9yfk>

Mogen wij u vriendelijk verzoeken om ons mee te delen of de mogelijke gevolgen op het leefmilieu op een correcte wijze in onze screeningsnota zijn beschreven. Indien u vindt dat het plan in zijn huidige vorm toch aanzienlijke milieueffecten kan teweeg brengen, gelieve dit dan te motiveren en desgevallend een aantal voorstellen tot wijziging van het plan of een aantal milderende maatregelen voor te stellen.

Uw advies zal samen met de screeningsnota voorgelegd worden aan de dienst Mer die de finale beslissing zal nemen over de plan-MER-plicht. Deze beslissing wordt gepubliceerd op de website [www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be).

Gelieve uw advies over de een plan-m.e.r.-screening aan ons te bezorgen binnen de decretaal daartoe voorziene termijn van 30 dagen na de datum van ontvangst van deze e-mail. Indien deze termijn praktisch niet haalbaar is voor u, gelieve ons dan te contacteren om onderling een alternatieve adviestermijn af te spreken.

Met vriendelijke groeten,

**Elke Delbare,**  
**Planning & Strategy**

T +32 15 40 56 76 | M 0494 53 14 89 E [elke.delbare@rhdhv.com](mailto:elke.delbare@rhdhv.com) | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)  
Haskoning Belgium N.V., onderdeel van **Royal HaskoningDHV** | Campus Mechelen, Schaliënhoevedreef 20D, 2800 Mechelen



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

# AGENTSCHAP NATUUR & BOS

## Vlaamse overheid

Adviezen en Vergunningen  
Vlaams-Brabant en Limburg  
Koningin Astridlaan 50 bus 5  
3500 HASSELT

Royal Haskoning DHV  
t.a.v. Elke Delbare  
Schaliënhoevedreef 20  
2800 Mechelen

T 011 74 24 50

[aves.lim.anb@lne.vlaanderen.be](mailto:aves.lim.anb@lne.vlaanderen.be)

<b>uw bericht van</b>	<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>bijlagen</b>
	I&BFP1592R001D01	17-00328	
<b>vragen naar/e-mail</b>		<b>telefoonnummer</b>	<b>datum</b>
Lien Poelmans <a href="mailto:Lien.poelmans@lne.vlaanderen.be">Lien.poelmans@lne.vlaanderen.be</a>		011/74.24.79	

**BETREFT: PLAN-MER SCREENING PRUP Prioritair regionaal bedrijventerrein Opglabbeek**

## Onderwerp

Voorliggende adviesvraag betreft een plan-MER screening voor het PRUP "Prioritair regionaal bedrijventerrein" te Opglabbeek.

## Datum van ontvangst

3 januari 2017

## Situering

Kadaster Opglabbeek, afdeling 2, sectie B, nr(s) 904B47, 904P43, 904M46, 904K46, 904T46, 904A44, 904Y23, 904M40, 904S46

Adres Weg naar Zwartberg z/n  
3660 Opglabbeek

## Aanvrager

Naam Provincie Limburg  
Adres Universiteitslaan 1, 3500 Hasselt

## Beschermingsstatus

Het plangebied is gelegen op een afstand van ca. 1600m van de speciale beschermingszone "BE2200030 - Mangelbeek en heide- en veengebieden tussen Houthalen en Gruitrode" en op een afstand van ca. 1500m van de speciale beschermingszone "BE2200043 - Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik" in uitvoering van de Habitatrictlijn en is gelegen op een afstand van ca. 1400m van de speciale beschermingszone "BE2220313 - Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer" in uitvoering van de Vogelrichtlijn.

## Rechtsgrond

Dit advies wordt verstrekt door het Agentschap voor Natuur en Bos op basis van de volgende wetgeving:

- Art. 4.3.4., §4, 3° en Art. 4.3.8., §3 decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid
- Artikel 2, § 4 besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage

## Bespreking Plan-MER-screening

Voorliggend dossier betreft een plan-MER-screening voor het PRUP “Prioritair regionaal bedrijventerrein Opglabbeek”. Met dit PRUP wilt de provincie Limburg het bestaande bedrijventerrein “Industriezone Opglabbeek Noord” uitbreiden met een nieuw bijkomend regionaal bedrijventerrein met een oppervlakte van ca. 25 ha. Het sluit aan bij het huidige bedrijventerrein ten noorden en het eventueel geplande lokale bedrijventerrein van 5 ha in het oosten.

Het plangebied bevindt zich actueel volgens het gewestplan in de zone “agrarische gebieden”. Met het PRUP wilt provincie Limburg deze zone herbestemmen naar “gemengd regionaal bedrijventerrein, met een deel overdruk “zone met mogelijkheid voor lokale bedrijvigheid”. Ten zuiden en westen van het plangebied wordt een zone voorzien voor groenbuffer.

## Conclusie<sup>1</sup>

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat er voldoende werd aangetoond dat er geen aanzienlijke milieueffecten op aanwezige natuurwaarden zullen veroorzaakt worden. Het verzoek tot ontheffing van plan-MER-plicht wordt dan ook **gunstig geadviseerd**.

Opmerking: Een gunstig advies voor de plan-MER betekent niet automatisch een gunstig advies voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag van voorliggende exploitatie. Gezien in het westen van het plangebied een naaldhoutbestand gelegen is met fijnspar en gemengd loofhout, dient in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag duidelijk gemaakt te worden hoeveel are ontbost zal moeten worden en er dient een compensatievoorstel toegevoegd te worden.

Hoogachtend,

Digitaal ondertekend door Katia  
Nagels (Signature)

Datum: 2017.01.19 13:57:43 +01'00'

Katia Nagels

Leidinggevende adviezen en vergunningen Vlaams-Brabant en Limburg  
Agentschap voor Natuur en Bos

---

<sup>1</sup> Het Agentschap voor Natuur en Bos spreekt zich enkel uit over de uitwerking van de discipline fauna en flora en dus niet over de wenselijkheid van het plan/project voor natuur.



With its headquarters in Amersfoort, The Netherlands, Royal HaskoningDHV is an independent, international project management, engineering and consultancy service provider. Ranking globally in the top 10 of independently owned, nonlisted companies and top 40 overall, the Company's 6,500 staff provide services across the world from more than 100 offices in over 35 countries.

### **Our connections**

Innovation is a collaborative process, which is why Royal HaskoningDHV works in association with clients, project partners, universities, government agencies, NGOs and many other organisations to develop and introduce new ways of living and working to enhance society together, now and in the future.

### **Memberships**

Royal HaskoningDHV is a member of the recognised engineering and environmental bodies in those countries where it has a permanent office base.

All Royal HaskoningDHV consultants, architects and engineers are members of their individual branch organisations in their various countries.