

## PROVINCIE VLAAMS-BRABANT

Directie infrastructuur  
dienst ruimtelijke ordening

Vragen naar	Els Van Loon / Matthijs van Ginneken
Telefoon - fax	016-26 75 07 / 016-26 75 85
e-mail	ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be
Dossiernummer	PRJ200704
Ons kenmerk	IST-RO-PRJ-2007-04
datum	September 2015



*Versie: definitief vastgesteld*

*Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan - toelichtingsnota*

**Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas**

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan werd, in toepassing van artikels 9 en 10 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot instelling van het register van ruimtelijke planners, opgesteld onder de verantwoordelijkheid van volgende ruimtelijke planners opgenomen in het register :

Matthijs van Ginneken  
bestuurssecretaris-planoloog

Definitief vastgesteld door de Provincieraad op 22 september 2015

Van raadswege:

Marc COLLIER  
provinciegriffier

Chris TAES  
voorzitter

## 0. Inhoudstafel

0. INHOUDSTAFEL	3
1. LEESWIJZER	4
2. INLEIDING	5
3. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	20
3.1 <i>Macrosituering</i>	22
3.2 <i>Mesosituering</i>	23
3.3 <i>Microsituering</i>	26
4. JURIDISCHE CONTEXT EN PLANOLOGISCHE CONTEXT	32
4.1 <i>Juridisch context</i>	32
4.2 <i>Planologische context</i>	34
5. MAATREGELEN EN AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	45
5.1 <i>Mens-mobiliteit</i>	46
5.2 <i>Geluid</i>	48
5.3 <i>Lucht</i>	49
5.4 <i>Bodem</i>	51
5.5 <i>Water</i>	52
5.6 <i>Fauna en flora</i>	56
5.7 <i>Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</i>	58
5.8 <i>Mens – sociaalorganisatorische &amp; ruimtelijke aspecten, hinder</i>	59
5.9 <i>Watertoets</i>	61
6. GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	62
6.1 <i>Ruimtelijke ontwikkelingsprincipes</i>	62
6.2 <i>Planaspecten</i>	63
7. RUIMTEBALANS	70
8. BIJLAGEN	71

# 1. LEESWIJZER

Voorliggend document bevat de beschrijving van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas. Naast een globale inleiding en kadering van het RUP wordt ingegaan op de bestaande toestand, de gewenste ontwikkeling en de eigenlijke verordenende voorschriften.

Hoofdstuk 2 geeft de aanleiding en reden voor de opmaak van het provinciaal RUP, de motivatie en locatiekeuze weer.

Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de bestaande ruimtelijke structuur van de omgeving en het plangebied.

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt in hoofdstuk 4 gekaderd binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen, de lopende planprocessen en binnen het bestaande juridische kader.

In hoofdstuk 5 worden de resultaten en aanbevelingen vanuit de milieueffectenrapportage weergegeven.

Hoofdstuk 6 geeft de krachtlijnen van de gewenste ontwikkeling weer.

Hoofdstuk 7 geeft de operationalisering van hoger genoemde gewenste ontwikkeling aan naar het ruimtelijk uitvoeringsplan.

De bijlagen bevatten het bijbehorend kaartmateriaal.

Het voorliggende document maakt integraal deel uit van de besluitvorming.

## 2. INLEIDING

### **Aanleiding voor de opmaak van het PRUP**

*Dit PRUP wordt opgemaakt in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen<sup>1</sup>. Kampenhout-Sas is geselecteerd als een bijzonder economisch knooppunt waarvoor de provincie de bevoegdheid heeft om het planproces te voeren.*

*Verder geeft het PRUP uitvoering aan de ontwikkelingperspectieven voor de ruimtelijk-economische structuur zoals verwoord in het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (p. 248-251).*

In het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant werd Kampenhout-Sas aangeduid als economische entiteit, waarbij het de bedoeling is om de lokale economische behoeften van de omliggende gemeenten Boortmeerbeek, Kampenhout en Haacht te concentreren ter hoogte van Kampenhout-Sas. In de verdeling van de economische taakstelling werd er daarom zo'n 15 ha bijkomende bedrijvzone voor de omgeving van Kampenhout-Sas gereserveerd.

Ondertussen is gebleken dat de gemeenten Kampenhout en Haacht andere ontwikkelingsopties voor de realisatie van een lokaal bedrijventerrein voorstaan in hun gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. De gemeente Boortmeerbeek heeft in haar gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geen behoefte aangetoond voor een lokale bedrijvzone.

De provincie ijverde in het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant ook voor de selectie van Kampenhout-Sas als volwaardige economisch knooppunt.

Ondertussen is het planproces voor de herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen afgerond (cf. actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, zoals door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 17 december 2010). Kampenhout-Sas is hierin geselecteerd als 'bijzonder economisch knooppunt'. Binnen deze knooppunten is een uitbreiding van de bestaande bedrijvzones voor regionale bedrijvigheid mogelijk. De provincie wordt aangeduid als bevoegd bestuursniveau.

---

<sup>1</sup> actualisatie en gedeeltelijk herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zoals definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 17/12/2010 en bekrachtigd door het Vlaams Parlement op 07/01/2011.

## AANLEIDING EN UITGANGSPUNTEN

Het RUP betreft dus een uitvoering van beslist beleid op Vlaams niveau (ruimtelijke accommodatie op provinciaal niveau van een taakstelling vanuit het Vlaamse niveau). De behoefteberekening die de taakstelling onderbouwt, is gebeurd op Vlaams niveau en recent geëvalueerd met het oog op de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering stelt in het informatief deel van de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zelfs onomwonden dat de provincie dient gestimuleerd te worden om haar aandeel in de taakstelling inzake bedrijventerreinen te plannen.

Het Vlaams beleidsniveau heeft via het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ook vastgelegd op welke locaties binnen de provincie bijkomende ruimte moet gezocht worden voor regionale bedrijvigheid. Het gaat met name om de zogenaamde 'economische knooppunten'. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft daarmee gekozen voor een bundeling van de regionale economische activiteiten in de bestaande economische knooppunten, de stedelijke gebieden en de specifieke en bijzondere economische knooppunten. De selectie van gemeenten als economisch knooppunt is gebeurd op basis van de rol van de gemeente in de bestaande economische structuur van Vlaanderen. In de provincie Vlaams-Brabant werden volgende economische knooppunten aangeduid: het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel, het regionaalstedelijk gebied Leuven, de kleinstedelijke gebieden Aarschot, Diest, Tienen, Halle en Asse, de specifiek economische knooppunten Londerzeel en Ternat en de bijzondere economische knooppunten Kampenhout-Sas en Meise (Westrode). Buiten deze economische knooppunten kunnen geen plannen worden opgemaakt voor regionale bedrijventerreinen. Deze keuze laat toe het 'buitengebied' (buiten de economische knooppunten) te vrijwaren voor haar essentiële functies (landbouw, natuur, bos, wonen en werken in de kernen van het buitengebied) en kunnen grote aaneengesloten gehelen van het buitengebied gevrijwaard en versterkt worden. Zo wordt de verdere versnippering van het buitengebied tegengegaan. Deze beleidslijn vormt één van de basisuitgangspunten van het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. Verder is er vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ook een aantal principes voor de lokalisatie van regionale bedrijvenzones vastgelegd. Locaties aansluitend bij bestaande bedrijventerreinen hebben de voorkeur en er dient een rechtstreekse ontsluiting via primaire of secundaire wegen mogelijk te zijn. Daarnaast dient natuurlijk ook rekening gehouden te worden met alle randvoorwaarden vanuit het juridisch en beleidskader.

De provincie heeft de locatie Kampenhout-Sas dus niet zelf gekozen om de uitbreidingmogelijkheden van de bestaande bedrijvenzones te onderzoeken. Het voorgenomen plan geeft uitvoering aan beslist Vlaams beleid. Buiten de economische knooppunten kan geen onderzoek naar uitbreidingmogelijkheden gevoerd worden zonder in tegenspraak te zijn met de

bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Locatiealternatieven buiten Kampenhout-Sas zijn in deze dan ook niet mogelijk. De voorgestelde alternatieven zijn ruimtelijk de enig te verantwoorden locatiealternatieven vanuit de randvoorwaarden die zijn vastgelegd in het bindende en richtinggevend kader van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Het gaat met name om:

- > ligging in economisch knooppunt
- > ligging aansluitend bij bestaande bedrijvzone
- > ontsluitbaar via primaire of secundaire wegen
- > ligging buiten speciale Europese beschermingszones (habitat-, vogelrichtlijn en ramsargebieden)
- > ligging buiten werelderfgoed UNESCO buiten afgebakende of nog af te bakenen stedelijke gebieden
- > ligging buiten gebieden die behoren tot het Vlaams Ecologisch Netwerk (GEN en GENO)
- > ligging buiten risicozone voor overstromingen
- > ligging buiten beschermde landschappen en dorpsgezichten

## DOELSTELLING, REIKWIJDTE EN DETAILLERINGGRAAD

De doelstelling van het plan betreft de differentiatie van de bestaande bedrijvzone in Kampenhout-Sas en de uitbreiding ervan (streefcijfer +25 ha) aansluitend bij de bestaande bedrijvzones ten behoeve van regionale bedrijvigheid.

De reikwijdte van het plan betreft maatregelen in de ruimtelijke ordening, in casu het wijzigen en verfijnen van de bestemming van een gebied met inbegrip van de ruimte nodig landschappelijke inpassing en ontsluiting.

De detailleringgraad van het plan zal zoveel mogelijk percelen vatten in één bestemming, en grote gehelen aanduiden. Het aanduiden van visuele buffers en andere gebiedgerichte stedenbouwkundige voorschriften is een mogelijkheid. Het opstellen van gedetailleerde bouwvoorschriften zoals bouwwijze, voortuinstroken, keuze van beplanting, e.d. maakt geen deel uit van dit PRUP, tenzij er goed redenen zijn vanuit het actorenoverleg, de ruimtelijke visie en/of de milieuoverwegingen. Voorschriften betreffende ontsluiting, landschappelijk inpassing kunnen ondermeer worden ingezet om aan de milieuoverwegingen tegemoet te komen.

## LOCATIEKEUZE

**Het RUP omvat zowel de bestaande bedrijventerreinen op beide oevers van het kanaal, als de uitbreidingen op de noordelijke oever.** Het gaat hier over de differentiatie en uitbreiding van een bestaande economische cluster als gemengd regionaal bedrijventerrein. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (cf. actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen) stelt expliciet in het informatief deel dat er geen ontwikkelingen aan de zuidelijke oever van het kanaal toegestaan kunnen worden, omwille van de aanwezige agrarisch en natuurlijke structuur. Enkel ten noorden van het kanaal kunnen aansluitend op de bestaande terreinen uitbreidingen worden onderzocht, uitsluitend in functie van regionale bedrijvigheid.

Andere locaties en uitbreidingsrichtingen vormen vanuit de gestelde ruimtelijke randvoorwaarden geen redelijk alternatief, omdat deze ofwel ingaan tegen het uitgangspunt (goedgekeurd door de Vlaamse Regering) en de doelstellingen van het voorgenomen plan ofwel niet verdedigbaar zijn vanuit de bestaande natuurlijke en agrarische structuur.

## RANDVOORWAARDEN

Met het besluit van de Vlaamse Regering tot de definitieve vaststelling van de actualisatie en gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt Kampenhout-Sas aangeduid als bijzonder economisch knooppunt. Ten noorden van het Kanaal, aansluitend op de bestemde terreinen, kunnen plaatselijk beperkte uitbreidingen worden onderzocht, evenwel uitsluitend in functie van regionale bedrijvigheid, en met uitsluiting van afvalverwerkingsactiviteiten. Deze beslissing zal doorwerking vinden in de voorschriften van voorliggend RUP.

## RELATIE MET PRUP CONCENTRATIES GROOTSCHALIGE KLEINHANDEL

Vanuit het provinciale planproces voor de concentraties voor grootschalige kleinhandel zullen er binnen de zones voor 'gemengd regionaal bedrijventerrein' overdrukzones als 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor geconsolideerde kleinhandel' ingetekend worden.

Het planproces voor de concentratie voor grootschalige kleinhandel wordt afgerond na het planproces van voorliggend PRUP. Eerst wordt het PRUP voor het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas goedgekeurd en daarna wordt een aanvulling gedaan door middel van het PRUP voor de concentraties voor grootschalige kleinhandel.



## RELATIE MET DE ECONOMISCHE TAAKSTELLINGEN

Voor Vlaams-Brabant is in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen 1.350 hectare bijkomende ruimte voor economische activiteiten voorzien voor de periode 1994-2007.

Deze taakstelling is gebaseerd op een behoefteberekening (p. 253 RSV) die rekening houdt met een inschatting van de toekomstige werkgelegenheid vertrokken van volgende drie componenten.

- De prognose van het aandeel van de actieve bevolking tot het jaar 2007, gebaseerd op de globale bevolkingsprognoses en de resultaten van de beroepsbevolkingsenquêtes van het N.I.S.
- De prognose van de maximaal werkende bevolking naar werkgemeente, gebaseerd op de laatst gekende pendelbewegingen van het N.I.S.
- De waargenomen evoluties tussen de economische sectoren landbouw, industrie, tertiair profit en tertiair non-profit in de periode 1981-1991.

### **Confrontatie tussen de berekende behoefte en het bestaande aanbod**

De berekende behoefte (= vraag) voor ruimte voor economische activiteiten wordt geconfronteerd met het beschikbare aanbod aan bedrijventerreinen. Voor de confrontatie tussen vraag en aanbod werd de inventaris van de GOM's d.d. 1/1/1994 gebruikt. Deze inventaris bevat:

- de totale oppervlakte voor bedrijventerreinen voorzien op de gewestplannen en de gemeentelijke plannen van aanleg met uitsluiting van de zeehavengebieden en het mijnterrein Waterschei in Limburg;
- de oppervlakte die is ingenomen (= in eigendom verkregen) door de bedrijven;
- de nog realiseerbare oppervlakte (bouwrijp en nog uit te rusten);
- de niet-realiseerbare oppervlakte (tijdelijk en definitief).

Op basis van de GOM-inventaris d.d. 1/1/1994 wordt aangetoond dat enerzijds in de vastgestelde plannen van aanleg nog een aanbod aan bedrijventerreinen bestaat van circa 4.286 ha (met uitsluiting van de tijdelijk en definitief niet-realiseerbare oppervlakten). De tijdelijk niet-realiseerbare oppervlakte in de plannen van aanleg (1.376 ha op 1/1/1994), wordt beschouwd als zijnde de ijzeren voorraad voor Vlaanderen. Anderzijds blijkt dat deze reserve sterk ongelijkmatig verspreid is over de vijf provincies.

De reserves van meer dan 3 ha die in beheer zijn van bestaande bedrijven (684 ha per 1/1/1994), werden niet opgenomen in dit aanbod. Zij worden met een eigen finaliteit behandeld, waarbij zij slechts aan de aanbodzijde worden meegerekend bij daadwerkelijke realisatie. Zij

worden in principe uitsluitend gereserveerd voor uitbreiding van het ter plaatse gevestigd bedrijf.

Samengevat is het resultaat voor het geheel van Vlaanderen als volgt:

aanbod op 1/1/1994 = 4.286 ha

berekende vraag beleidsmatig vastgesteld op 10.000 ha

ruimtebalans = tekort 5.714 ha (wordt aanzien als netto-cijfer)

beleidsmatige vertaling (netto tekort + 20% = bruto-tekort) = tekort 6.964 ha (bruto)

In deze ruimtebalans zit een overschatting van het tekort, omdat de vraag berekend is op datum van 1/1/92 en het feitelijk aanbod op 1/1/94 wordt berekend. Het aanbod tussen 1/1/92 en 1/1/94 wordt aldus als verworven beschouwd (= bijkomend aanbod circa 96 ha ).

Daarnaast wordt bij de confrontatie vraag-aanbod de negatieve saldi als een nettobehoeftte aanzien, terwijl de resultaten van de berekende vraag als aanbod (voorzien in plannen van aanleg) als bruto-cijfers gepresenteerd werden.

Deze ruimtebalans (uit te splitsen naar provincie en naar economisch knooppunt) geldt als beleidsmatig kader bij de beoordeling van een bijkomende vraag naar bedrijventerreinen en ruimte voor economische activiteiten. Dit betekent dat:

- bij een eventueel bijkomend aanbod gecreëerd na 1/1/94 (via gewestplan en gemeentelijke plannen van aanleg) het tekort op de ruimtebalans vermindert;
- bij een eventuele vermindering van het aanbod door inname van bedrijven na 1/1/94 het tekort op de ruimtebalans verhoogt.

### **Concentratie van bedrijventerreinen in economische knooppunten**

De economische activiteiten vertonen nog steeds een relatief sterke bundeling in economische knooppunten. In tegenstelling tot de huidige trendmatige ontwikkeling bij de inplanting van economische activiteiten die deze bundeling uitholt, wordt ervoor geopteerd de bestaande bundeling (met als referentie tewerkstelling 1991) beleidsmatig te behouden en waar mogelijk te versterken. De verdere verspreiding van de werkgelegenheid wordt tegengegaan.

Er wordt voor geopteerd om nieuwe economische activiteiten van regionaal belang en herlokalisatie van bestaande regionale bedrijven te concentreren in de economische knooppunten. Voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven kan ruimte worden voorzien in gemeenten buiten de economische knooppunten. Lokale bedrijventerreinen vangen de nieuwe en de te herlokaliseren lokaal verzorgende bedrijven op.

Gemeenten worden geselecteerd als economische knooppunten, zowel op basis van economische criteria als op basis van hun ligging, om historische redenen of vanwege de aanwezigheid van bestaande bedrijven met belangrijke economische betekenis. Voor de selectie op basis van economische criteria werd uitgegaan van de volgende drie criteria:

- een totale tewerkstelling in de gemeente van meer dan 3500 personen;
- een totale industriële (omwille van de ruimtebehoefte) tewerkstelling in de gemeente van meer dan 1000 personen;
- een arbeidsbalans van meer dan 60.

In afwachting van de afbakening van de stedelijke gebieden, de uitwerking van een ruimtelijke visie op het economisch netwerk van het Albertkanaal en de uitwerking van een ruimtelijke visie op ieder specifiek economisch knooppunt, wordt de ruimtebalans met behoefte en aanbod gehanteerd als een kwantitatief toetskader voor de zich aandienende voorstellen voor bijkomende bedrijventerreinen van ondermeer GOM's, gemeenten en intercommunales. Voor het vastleggen van bijkomende bedrijventerreinen in gewestelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (c.q. het gewestplan) of voor de lokale bedrijventerreinen in de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (c.q. B.P.A.'s) gelden naast de ruimtebalans als kwantitatief kader ook de kwalitatieve principes inzake lokalisatie, inrichting en fasering.

Vertrekkende van de behoefte aan ruimte voor economische activiteiten voor Vlaanderen en na de confrontatie van vraag en aanbod, is er per provincie een globaal aantal ha aan bijkomende bedrijventerreinen beschikbaar.

Bij de afbakening van de stedelijke gebieden respectievelijk door het Vlaams Gewest en de provincie, bij de uitwerking van een ruimtelijke visie op het economisch netwerk van het Albertkanaal door het Vlaams Gewest en bij het uitwerken van een ruimtelijke visie op ieder specifiek economisch knooppunt door de provincie, wordt een taakstelling (de zog. pakketten) inzake bijkomende bedrijventerreinen voor het betrokken economisch knooppunt gehanteerd. Het afbakenen van ieder stedelijk gebied en het uitwerken van de economische knooppunten in het netwerk Albertkanaal en de overige economische knooppunten moet toelaten de wenselijke kwantitatieve behoefte inzake woningbouw, bedrijventerreinen en andere activiteiten op te vangen.

Dit 'aanbodbeleid' in de economische knooppunten is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten daarbuiten te vermijden. Voor bepaalde economische knooppunten, zoals voor het grootstedelijk gebied Antwerpen en het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, waar het uitvoeren van een te omvangrijke taakstelling tot ruimtelijk onverantwoorde oplossingen zou leiden (= overschrijden van ruimtelijke draagkracht), moet de mogelijkheid worden voorzien om een gedeelte van de taakstelling toe te wijzen aan

economische knooppunten van een lager niveau, zoals kleinstedelijke gebieden en deze in het economisch netwerk van het Albertkanaal. Hierbij moet het principe van de gedeconcentreerde bundeling gerespecteerd worden.

Op basis van het proces van afbakening van stedelijke gebieden en van verdere uitwerking van economische netwerken en economische knooppunten worden in respectievelijk de gewestelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (c.q. gewestplannen) de bijkomende bedrijventerreinen en reservebedrijventerreinen vastgelegd.

Er wordt een verdeelsleutel opgebouwd inzake bedrijventerreinen tussen de economische knooppunten en de gemeenten niet geselecteerd als economisch knooppunt.

De verdeelsleutel is gebaseerd op de bestaande spreiding van de tewerkstelling in Vlaanderen. Per provincie vertoont deze echter verschillen. Hieruit blijkt dat de provincies Oost-, West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant een grotere spreiding kennen dan het Vlaamse gemiddelde. Deze provincies kunnen zelf een verhouding voorstellen die een meer uitgesproken concentratie aanhoudt (met name richting 80-85/20-15), doch nooit een verhouding met een grotere spreiding dan de huidige. Voor de opbouw van deze verdeelsleutel worden de volgende stappen gezet:

- **Stap 1: Aanpassing van de 80-85/20-15 verhouding op Vlaams niveau naar een provinciale verhouding**

De 85-80/20-15-verhouding geeft het deel van de nieuwe bedrijventerreinen aan dat voorzien wordt voor:

- lokale bedrijventerreinen in gemeenten buiten de economische knooppunten (= 15-20%);
- lokale en regionale bedrijventerreinen in de economische knooppunten (= 80-85%).
- bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen voorkomen binnen beide categorieën.

De bestaande (provinciale) verhoudingen tussen het aandeel lokale en regionale bedrijventerreinen in de economische knooppunten en het aandeel lokale bedrijventerreinen in gemeenten buiten de economische knooppunten zijn:

Antwerpen	83-88 17-12
Limburg	84-89 16-11
Oost-Vlaanderen	77-82 23-18
<b>Vlaams-Brabant</b>	<b>71-76 29-24</b>
West-Vlaanderen	76-81 24-19

- **Stap 2: Onderverdeling van het globaal pakket van de provincie in vier deelpakketten**

Op basis van het principe van de gedeconcentreerde bundeling wordt aan de hand van aangepaste RSZ-cijfers van 1994 (met name na aftrek van de tewerkstelling in de zeehavengebieden) aangegeven op welke manier de belangrijkste economische activiteiten (en dus ook de nieuwe bedrijventerreinen) geconcentreerd zullen worden.

Op Vlaams niveau gebeurt dit door binnen de provinciale 80-85/20-15-verhouding aan de hand van de bestaande spreiding aan tewerkstelling de volgende “pakketten” toe te bedelen:

1) Binnen de “80-85 %”

– een pakket bedrijventerreinen voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden (= **pakket 1**)

– een pakket dat beschikbaar is voor het economisch netwerk van het Albertkanaal (= **pakket 2**)

– een pakket voor de kleinstedelijke gebieden en de economische knooppunten buiten de pakketten 1 en 2 (= **pakket 3**)

2) Binnen de “20-15 %”

– een pakket voor de gemeenten buiten de stedelijke gebieden en de economische knooppunten (= **pakket 4**). Dit pakket heeft enkel betrekking op lokale bedrijventerreinen die kunnen worden gelokaliseerd in hoofddorpen.

Bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen voorkomen binnen beide categorieën.

- **Stap 3: Doorberekening per provincie van de vier pakketten naar ieder stedelijk gebied en naar iedere gemeente**

Op Vlaams niveau wordt per provincie een doorberekening gemaakt naar ieder groot- en regionaalstedelijk gebied op basis van het bestaande aandeel van de tewerkstelling.

Op provinciaal niveau wordt een doorberekening gemaakt naar ieder kleinstedelijk gebied, naar ieder economisch knooppunt en naar iedere gemeente buiten de economische knooppunten. Zoals hoger vermeld is deze doorberekening, in afwachting van de afbakening van stedelijke gebieden en de uitwerking van de economische netwerken en de economische knooppunten, te beschouwen als een kwantitatief toetskader.

### **Addendum RSV - planperiode 2007-2012**

In het addendum 'actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (2011) werd de taakstelling per provincie herbevestigd en nog verhoogd met 20 ha voor de provincie Vlaams-Brabant voor de verlengde planperiode tot 2012. Deze herbevestiging is gebaseerd op een behoefteberekening (prognose) van de ruimtevraag 2007-2012 (p. 40 addendum RSV).

### **Doorrekening op provinciaal niveau**

De provincie heeft vanuit het RSV de taakstelling gekregen om de nood aan bijkomende regionale bedrijventerreinen in de provincie te verdelen, met uitzondering van deze gesitueerd in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, in de internationale poort Zaventem en in het regionaalstedelijk gebied Leuven, waarvoor het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is. De provincie heeft de opdracht een sturende rol te vervullen binnen de uitwerking van een regionaal aanbodbeleid ten aanzien van de economische ruimte.

De provincie stelde in het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant een streefcijfer voorop per economisch knooppunt of - netwerk. Het streefcijfer is de oppervlakte die de provincie zich tot doel heeft gesteld in het RSVB. Het is niet te beschouwen als een minimum of maximum, maar als een te behalen doelstelling. In functie van de mogelijkheden een wenselijkheden kan een kleinere of grotere oppervlakte afgebakend worden. Verschuivingen tussen de verschillende economische knooppunten waarvoor de provincie bevoegd is, zijn eveneens mogelijk (p. 264 RSVB). Het gaat hier om een bruto-oppervlakte die in ruimtelijke uitvoeringsplannen gerealiseerd kan worden. Het bruto-cijfer wordt berekend in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op basis van de tekorten per provincie, zowel naar af te bakenen bedrijventerreinen als naar reservebedrijventerreinen. De streefcijfers zijn een verdeling van de bruto-cijfers voor de provincie Vlaams-Brabant vanuit de selectie in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (taakstelling van Vlaanderen naar de provincie toe) naar de verschillende economische knooppunten binnen de provincie (selectie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

#### **• Methodiek verdeling bedrijventerreinen**

De taakstelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor bedrijventerreinen vastgelegd op 1350 ha, te realiseren tussen 1994 en 2007. Dit cijfer is verdeeld over 3 pakketten (pakket 2: economisch netwerk Albertkanaal is voor Vlaams-Brabant niet van toepassing):

- pakket 1: grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden;
- pakket 3: kleinstedelijke gebieden en economische knooppunten;
- pakket 4: buitengebiedgemeenten.

Tussen 1994 en 2001 is er een beperkte oppervlakte aan juridisch bestemde bedrijventerreinen bijgekomen (via gewestplanwijzigingen, BPA's en RUP's). In pakket 1 is er 101,2 ha bijgekomen, in pakket 3 is er 28,1 ha bijgekomen, in pakket 4 is er 11,6 ha geschrappt. Dit betekent dat er van de vooropgestelde 1350 ha van het structuurplan Vlaanderen nog 1232 ha te bestemmen is.

Volgens het bindend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dienen deze pakketten als volgt verdeeld te worden:

- 71% tot 76% voor pakket 1 en 3 (of minimaal 875 en maximaal 936 hectare)
- 24% tot 29% voor pakket 4 (of minimaal 296 en maximaal 357 hectare)

De provincie opteert ervoor om de bijkomende terreinbehoefte te oriënteren volgens de verhouding 76/24. Dit betekent een toewijzing van maximum 296 ha aan pakket 4 (de buitengebiedgemeenten). Voor de toewijzingen tussen pakket 1 en 3 wordt uitgegaan van een theoretische verhouding 74/26 of 693 ha voor pakket 1 en 243 ha voor pakket 3. Door de GOM werd, in samenwerking met de dienst ruimtelijk ordening en mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant, een terreinoefening gedaan, waarbij potentiële locaties gezocht werden die in aanmerking komen voor de inplanting van regionale bedrijven (zonder rekening te houden met de verhoudingen die in het RSV vooropgesteld zijn). Uit deze oefening van de GOM is maximaal 475,9 ha als mogelijke bedrijvenzone aan te duiden binnen het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en het regionaalstedelijk gebied Leuven (pakket 1) en maximaal 522,7 ha binnen de verschillende kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten (pakket 3).

Uit deze oefening blijkt dus dat het theoretisch aandeel van 693 ha uit pakket 1 niet te realiseren is op terrein. Daarom werd voorgesteld om een gedeelte van de oppervlakte van pakket 1 door te schuiven naar pakket 3, in samenspraak met het Vlaams gewest. Het theoretisch uitgangspunt voor pakket 1 wordt m.a.w. verminderd met 218 ha. Deze 218 ha wordt doorgeschoven naar pakket 3. Het totale pakket 3 wordt m.a.w. opgetrokken van 243 ha tot 461 ha. Dit doorschuiven van pakket 1 naar pakket 3 is ondertussen bevestigd in een protocolovereenkomst, die is afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de provincie.

Er wordt dus uitgegaan van:

- Pakket 1 te verminderen met 218 ha (475 ha)
- Voor pakket 3 een minimaal te realiseren oppervlakte (243 ha) en een reservepakket (218ha) vast te leggen.
- Pakket 4 vast te stellen op maximaal 24 % (296 ha)

- **Verdeling over de economische knooppunten**

Voor de verdere verdeling van de bedrijventerreinen van het pakket 3 onder het economisch netwerk, de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten, houdt de provincie onder meer rekening met:

- de rol die het gebied krijgt binnen de ruimtelijk-economische structuur van de provincie;
- het type activiteit en de differentiatie die beoogd wordt;
- de mogelijkheden en beperkingen vanuit de bestaande structuur;
- de ontsluitingsmogelijkheden.

De provincie stelt voor deze gebieden een minimumoppervlakte voorop. Deze oppervlakte komt overeen met de minimaal af te bakenen oppervlakte voor bedrijventerreinen. De minimumoppervlakte houdt geen rekening met het reservegedeelte. De totale minimumoppervlakte komt m.a.w. overeen met de totale oppervlakte voor pakket 3.

Daarnaast stelt de provincie een streefcijfer voorop. Dit is de oppervlakte die de provincie zich ten doel stelt en beschouwt als de meest optimale invulling van de gewenste ruimtelijke structuur. De som van de streefcijfers komt overeen met de totale oppervlakte bedrijventerrein in pakket 3 (dus inclusief het reservegedeelte of de totale 461 ha). Door de opname van het economisch netwerk zuidelijk Zennevallei in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel kan een deel van pakket 3 niet gerealiseerd worden (min 50 ha - streefcijfer 100 ha).

In pakket 3 (dus inclusief het reservegedeelte) wordt momenteel dus uitgegaan van een minimaal te realiseren oppervlakte van 193 ha en een streefcijfer van 361 ha.

Het streefcijfer per economisch knooppunt of -netwerk is niet te beschouwen als een minimum of maximum voor deze zone, maar als een te behalen doelstelling. In functie van de mogelijkheden en de wenselijkheden van de zone kan een kleinere of grotere oppervlakte dan het streefcijfer afgebakend worden. Verschuivingen van het streefcijfer tussen de verschillende economische knooppunten zijn eveneens mogelijk.

De provincie heeft volgende verdeling<sup>1</sup> uitwerkt in het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant per economisch knooppunt:

	minimale opp. (ha)	streefcijfer (ha)
Kleinstedelijk gebied Aarschot	25	45
Kleinstedelijk gebied Asse	15	45
Kleinstedelijk gebied Diest	25	45

<sup>1</sup> Zoals bepaald met de gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant.



Kleinstedelijk gebied Halle	15	30
Kleinstedelijk gebied Tienen	35	75
Specifiek economisch knooppunt Londerzeel	40	70
Specifiek economisch knooppunt Ternat	10	20
<b>Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas</b>	<b>15</b>	<b>25</b>
TOTAAL	180	355

Aangezien de provincie al in het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant pleitte voor de selectie van Kampenhout-Sas als economisch knooppunt, werd er bij de verdeling 25 ha binnen pakket 3 gereserveerd om dit te kunnen realiseren (cf. voetnoot 27 p. 264 RSVB). Het addendum 'actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant' (2011) heeft voor Kampenhout-Sas een minimale oppervlakte van 15 ha en een streefcijfer van 25 ha opgenomen.

Deze streefcijfers omvatten het totaalpakket per economisch knooppunt. Zowel de lokale als de regionale bedrijvzones worden meegerekend om aan het streefcijfer te voldoen.

De bijkomende taakstelling van 20 ha uit het addendum 'actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen' (2011) wordt als reservepakket beschouwd en werd nog niet toegewezen aan een bepaald economisch knooppunt.

## AFBAKENING ONDERZOEKSRUIMTE UITBREIDING

Het Vlaams beleidsniveau heeft vanuit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen de randvoorwaarden vastgelegd die bepalend zijn voor het bepalen van de onderzoeksruijme, waarbinnen inrichtingsalternatieven voor de uitbreiding van bedrijvzone kunnen bekeken worden.

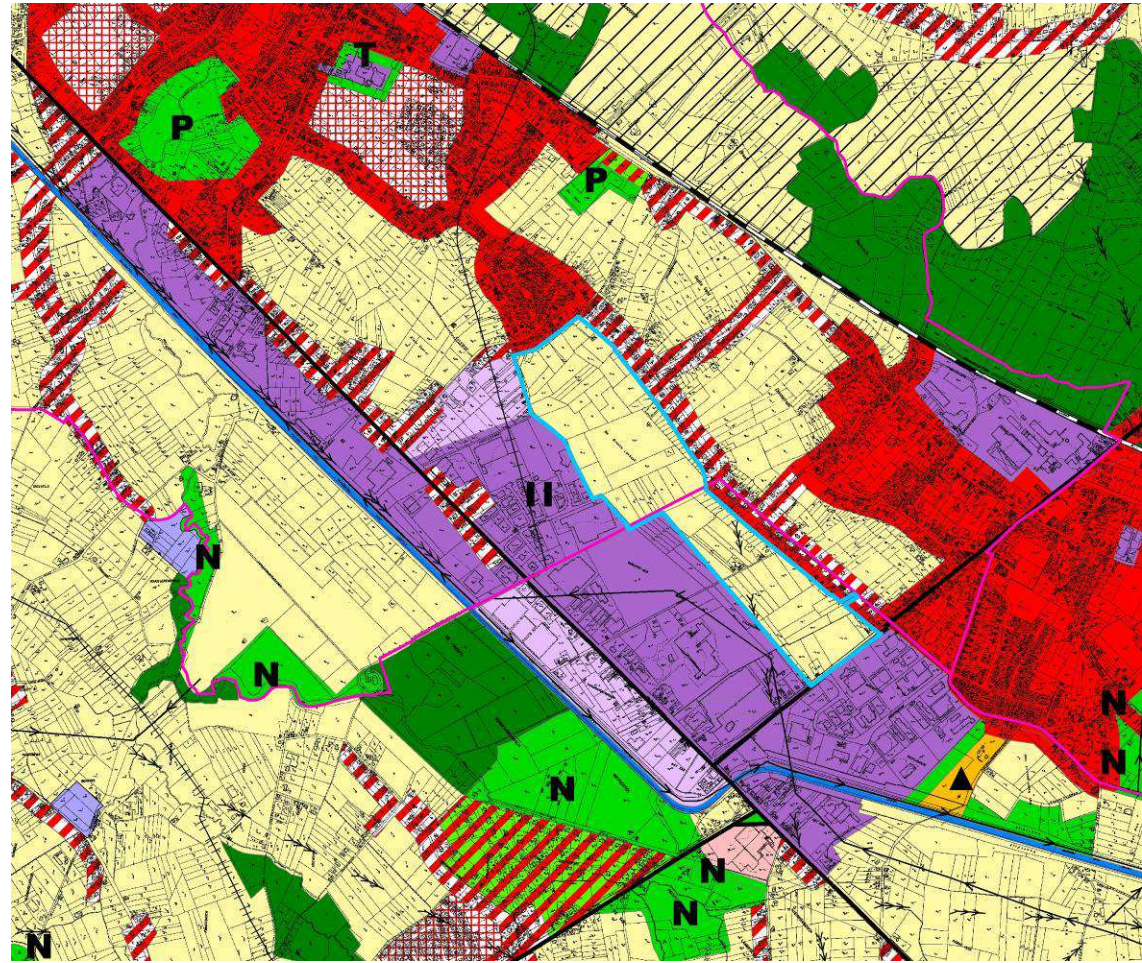
Het gaat met name om:

- > ligging in economisch knooppunt;
- > ligging aansluitend bij bestaande bedrijvzone;
- > ontsluitbaar via primaire of secundaire wegen;
- > ligging buiten speciale Europese beschermingzones (habitat-, vogelrichtlijn en ramsargebieden);
- > ligging buiten werelderfgoed UNESCO buiten afgebakende of nog af te bakenen stedelijke gebieden;
- > ligging buiten gebieden die behoren tot het Vlaams Ecologisch Netwerk (GEN en GENO);
- > ligging buiten risicozone voor overstromingen;
- > ligging buiten beschermde landschappen en dorpsgezichten.

Voor Kampenhout-Sas komt daar nog bij dat enkel ten noorden van het Kanaal Leuven-Dijle, aansluitend op de bestemde terreinen, uitbreidingen onderzocht kunnen worden. Omwille van de aanwezige agrarische en natuurlijke structuur kunnen geen ontwikkelingen aan de zuidelijke oever van het kanaal toegestaan worden.

Daarnaast dienen ook bebouwde woongebieden uitgesloten te worden uit de onderzoekruimte. Op onderstaande kaart wordt de onderzoekruimte weergegeven (blauwe omranding) rekening gehouden met bovenstaande criteria. Alle alternatieven voor uitbreiding die werden, moesten binnen deze perimeter passen.

In deze onderzoeksruimte zijn geen herbevestigde agrarisch gebieden gelegen.

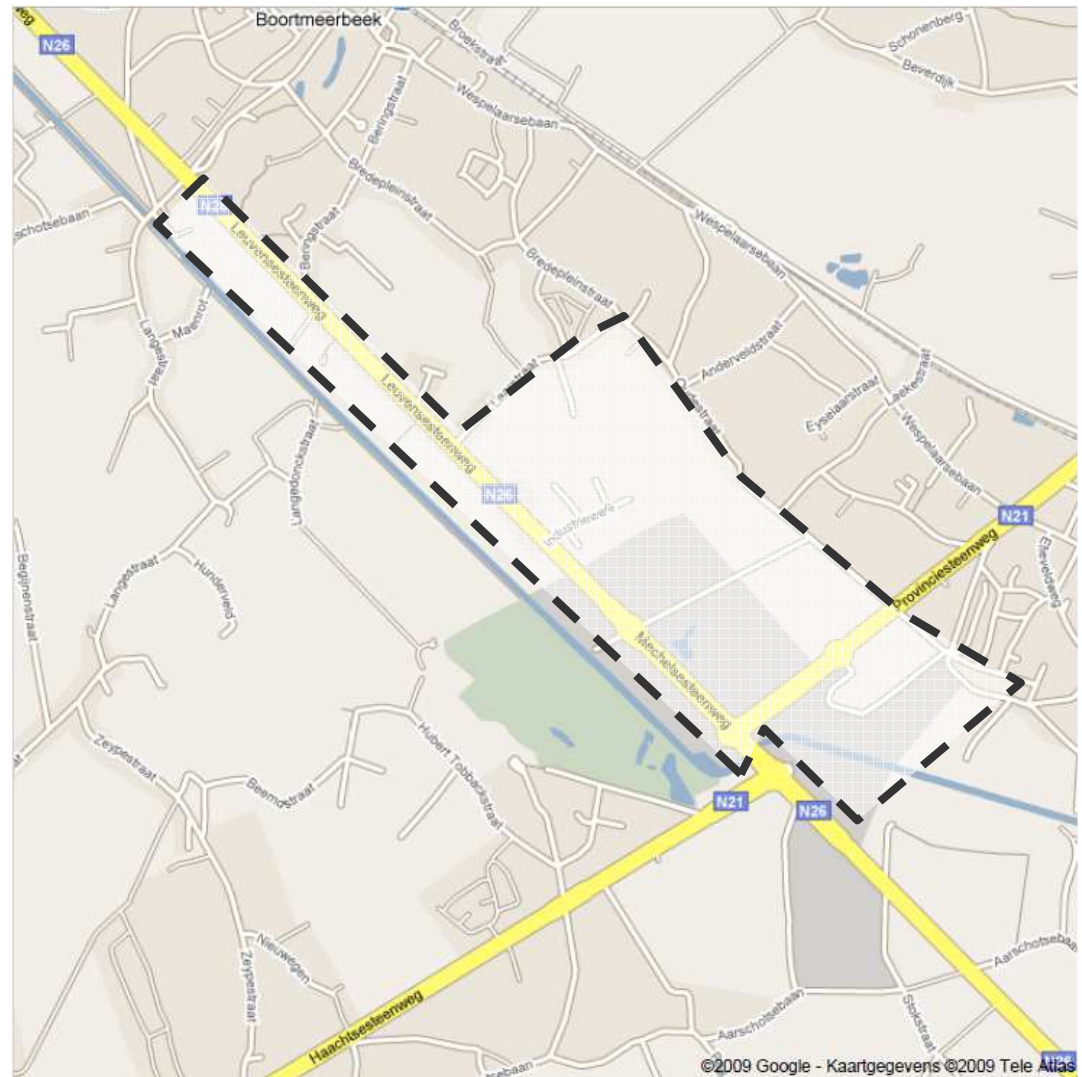


### 3. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De bedrijvensite is deels gelegen in de gemeente Kampenhout en deels in de gemeente Boortmeerbeek. In het zuidoosten wordt de site begrensd door de gemeente Haacht. Daarmee situeert Kampenhout-Sas zich ook tussen de E19, de E40 en de E314, drie hoofdverbindingswegen op Vlaams en internationaal niveau. Het plangebied is gelegen tussen de regionale centra Leuven en Mechelen, aan het kruispunt van de N26 (Leuven-Mechelen) en de N21 (Brussel-Haacht).

Het plangebied en de omgeving wordt gekenmerkt door een heterogene invulling van bedrijfszones, handelslinten, afgewisseld met woningbouw en industrie, onontwikkelde gebieden, woonconcentraties (o.a. stationsomgeving Haacht en woonclusters Lobeek en Laar) en groenzones (Weisseterbos). De economische activiteiten zijn beperkt watergebonden. Enkele bedrijven doen aan overslag via het kanaal.

Het gebied ligt op aanzienlijke afstand van SBZ-gebied (speciale beschermingszone in het kader van natuurbehoud). Het Weisseterbos heeft een hoge biologische waarde. Ten noorden van de N26 bevindt zich een vrij open agrarisch landschap met verspreide percelen van opgaande begroeiing. Op ca. 700 m ten noordoosten van het onderzoeksgebied situeert zich de bedrijfssite van de Brouwerij van Haacht.



### 3.1 Macrosituering

*Zie kaart macrosituering*

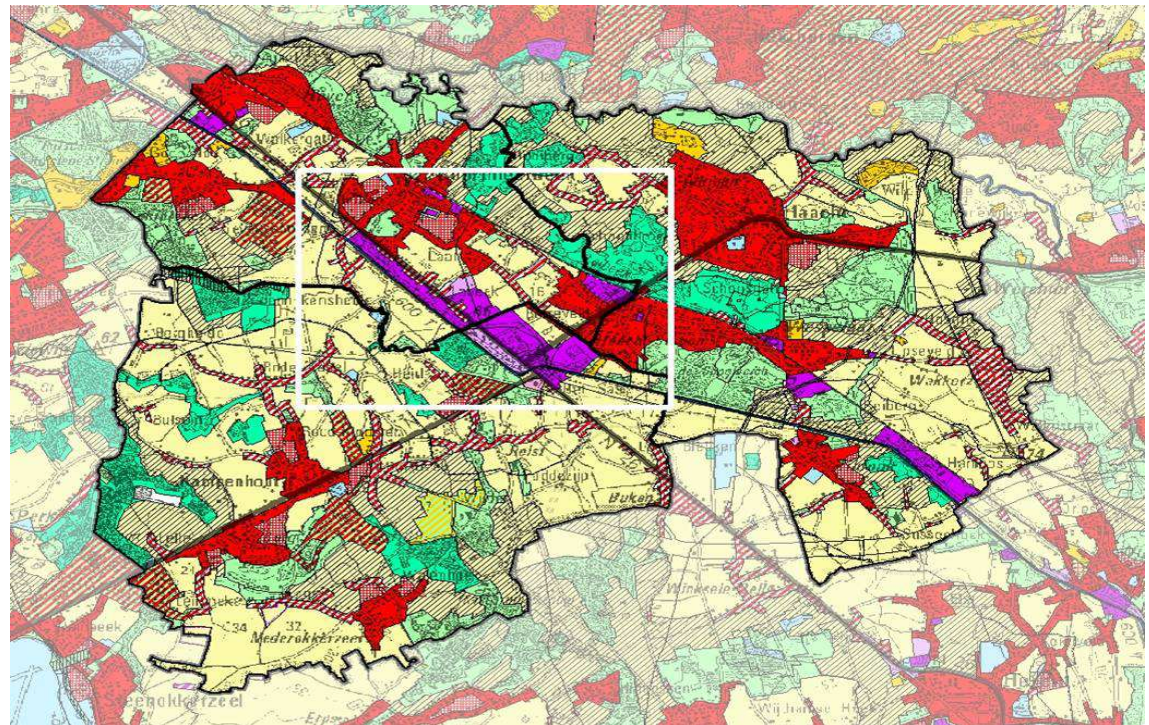
De regio rond de gemeenten Boortmeerbeek, Haacht en Kampenhout wordt afgebakend door drie autosnelwegen: de E19 Brussel-Antwerpen in het westen, de E40 Oostende-Brussel-Luik in het zuiden en de E314 Leuven-Hasselt-Genk in het zuidoosten. De gewestwegen N21 en N26 ontsluiten de bedrijvensite naar dit autosnelwegennet. De N21 (richting Brussel) sluit aan op de E19 en verderop op de ring van Brussel. De N26 sluit in Leuven aan op de E40 en op de E314 en in Mechelen op de E19. Naar het noorden toe leidt de N21 naar Aarschot.

Het Kanaal Leuven-Dijle begrenst de site in het zuidwesten. Dit kanaal speelde in het verleden al een belangrijke rol in de economische ontsluiting van deze regio. De bedrijvensite wordt ook omringd door een netwerk van spoorlijnen, die de steden Brussel, Leuven en Mechelen met elkaar verbindt. Het dichtst bijgelegen station is het station van Haacht, gelegen op de spoorweg Leuven - Mechelen. Spoorlijn 53 is ook op het gebied van goederenvervoer een belangrijke verbinding. Deze lijn verbindt de haven van Zeebrugge met Duitsland.

### 3.2 Mesosituering

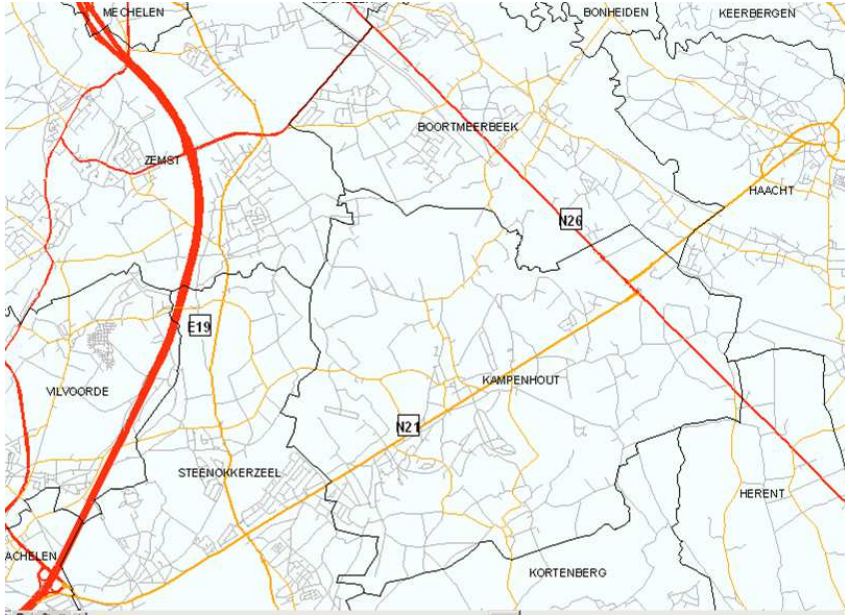
*Zie kaart mesosituering*

De bedrijvensite is deels gelegen in de gemeente Kampenhout en deels in de gemeente Boortmeerbeek. Beide gemeenten bevinden zich centraal in de provincie Vlaams-Brabant ten noordoosten van Brussel. In het zuidoosten wordt de site begrensd door de gemeente Haacht. De gemeente Kampenhout behoort tot het arrondissement Halle-Vilvoorde. De gemeenten Boortmeerbeek en Haacht behoren tot het arrondissement Leuven.



## Bestaande verkeersstructuur

Zie kaart



## Bereikbaarheid via de weg (auto- en vrachtverkeer)

De bedrijvensite wordt ontsloten door twee secundaire verkeersaders die elkaar kruisen ter hoogte van Kampenhout-Sas:

De N21 verbindt Haacht via Kampenhout met de E19 (Brussel);

De N26 verbindt Leuven via Kampenhout met Mechelen.

Beide gewestwegen worden gekenmerkt door druk verkeer én een hoog aandeel vrachtverkeer (tot ruim 10%). Tijdens de piekuren is er filevorming, ook ter hoogte van de aansluiting van beide wegen aan het dubbel rotondecomplex van Kampenhout-Sas. Door het drukke verkeer zijn er problemen op vlak van overstekbaarheid en verkeersleefbaarheid. Het drukke verkeer op de steenwegen is ook oorzaak van sluipverkeer op de lokale wegen. Dit leidt op zijn beurt tot verkeersleefbaarheidsproblemen op het lokale wegennet en onveilige situaties voor het voetgangers- en fietsverkeer.

Door de aanleg van het dubbel rotondecomplex aan Kampenhout-Sas (2002-2004) is de verkeersellende wel drastisch verminderd ten opzichte van de vroegere situatie met verkeerslichten.

## Bereikbaarheid via het spoor

Het station van Haacht, op de lijn 53a Leuven-Mechelen, ligt op ongeveer 2 kilometer van de bedrijvensite. Het station van Haacht wordt met een uurfrequentie bediend door de IC-q met haltes in Leuven, Haacht en Mechelen en – eveneens met een uurfrequentie – door de IR-a met haltes in Leuven, Haacht en Mechelen én alle tussenliggende lokale stations. In de spitsuren zijn er een aantal aanvullende piekurtreinen.

## Bereikbaarheid via het water

Het kanaal Leuven-Dijle is een bevaarbare waterloop die gedimensioneerd is voor scheepvaart tot 600 ton. Er zijn enkele laad- en loskades die gebruikt worden voor overslag.

## Bereikbaarheid met het openbaar vervoer (bus)

De volgende bussen van De Lijn bedienen met vrij regelmatige tussenafstand haltes op de N21:



lijn 270 Brussel - Haacht - Keerbergen: halffrequentie zowel in spits- als daluur;  
lijn 660 Zaventem - Haacht - Bonheiden: halffrequentie in daluur en kwartiersfrequentie in spitsuur;  
lijn 470 Brussel - Haacht: snelbus tijdens spitsuur  
lijn 503 Keerbergen - Steenokkerzeel: schoolbus;  
lijn 505 Zaventem - Steenokkerzeel - Haacht: schoolbus;  
lijnen 514 en 515 Steenokkerzeel/Perk - Haacht - Tildonk: schoolbus;  
lijn 700 Haacht - Kampenhout: belbus.

Op de N26 rijdt bus 285 Mechelen - Leuven aan een halffrequentie in de spitsuren en een uurfrequentie in de daluren. Lijn 686 rijdt van de luchthaven naar Mechelen via Kampenhout-Sas in een uurfrequentie. De bussen verknopen met elkaar ter hoogte van Kampenhout-Sas (haltes tussen de twee rotondes).

### **Bereikbaarheid voor fietsers**

De bedrijvzone is voor fietsers op dezelfde manier bereikbaar als voor het autoverkeer: de hoofdroutes zijn gelegen langs de steenwegen N21 en N26. Bijkomend is er een aangenaam fietstracé langsheen het kanaal dat via een soort "fiets- op- en afritstelsel" ter hoogte van de rotondes aansluit op de fietspaden langs N21 en N26.

### **Intermodaliteit Kampenhout-Sas**

Kampenhout-Sas is een bovenlokaal knooppunt, zowel voor autoverkeer als voor het openbaar vervoer. De overstap auto/bus wordt gefaciliteerd door de aanwezigheid van de bestaande Park&Ride-parking. De aanwezige fietsenstallingen moeten de overstap fiets/bus mogelijk maken.

### **Intermodaliteit Haacht-Station**

In het station van Haacht, op ongeveer twee kilometer van de bedrijvsite, kan de overstap gemaakt worden tussen de verschillende vervoersmodi: voor- en natransport van de trein kan te voet, met de fiets, de bus of de auto gebeuren. Omdat twee kilometer met de fiets overbrugbaar is, zit er voor de bedrijvzone (werknemers) vooral een potentieel in de intermodaliteit tussen trein en fiets.

### 3.3 Microsituering

*Zie kaart microsituering*

#### **Bestaande ruimtelijke structuur**

De economische bedrijvigheid in Kampenhout-sas wordt sterk bepaald door handelsactiviteiten en industriële activiteiten. Langsheen de N26 bevindt zich een concentratie van grootschalige kleinhandel. Het gebied achter de N26 huisvest grotere industriële activiteiten, die zowel op lokale als regionale schaal fungeren.

Kampenhout-Sas bestaat uit drie delen: het terrein wordt doorsneden door de N21 en de N26. De industriezone Kampenhout-Sas heeft een oppervlakte van meer dan 160 ha. Hiervan is circa 60 ha gelegen tussen het kanaal en de N26, circa 70 ha langs de oostzijde van de N26 en nog eens circa 40 ha ten zuiden van de N21. De agrarische zone bedraagt ongeveer 40 ha.



De terreinen zijn goed ontsloten voor wegverkeer door de secundaire wegen N21 en N26.

Het bedrijventerrein is voor grote delen volzet. De zijde van de steenweg is nagenoeg volgebouwd. Er is een sterke vermenging met grootschalige kleinhandelsvestigingen. Vandaag hebben slechts een beperkt aantal bedrijven een relatie met het kanaal. Het merendeel van de bedrijfsactiviteiten is enkel gericht op het wegverkeer. Vanwege de ligging van het kanaal Leuven-Dijle is er wel de mogelijkheid tot inplantingen van meer watergebonden bedrijvigheid.

Het lokale bedrijventerrein Laarstraat-Lobeekstraat sluit aan op de bedrijvenzone Kampenhout-Sas. Het heeft, ten gevolge van het ontbreken van een behoorlijke ontsluiting van de achterin gelegen terreinen, tot nu toe vooral een ontwikkeling aan de Laarstraat zelf.

Doorheen de site loopt de Leigracht. Dit is een onbevaarbare waterloop van categorie II. In het uiterste westen van het plangebied loopt de Weesbeek. Ook dit is een onbevaarbare waterloop van categorie II.

In het noordoosten wordt de bedrijvenzone begrensd door landbouwgebied, dat op zijn beurt begrensd wordt door een woonlint en een wooncluster aansluitend bij het hoofddorp Boortmeerbeek. Het kanaal Leuven-Dijle begrenst de site in het zuidwesten. Dit kanaal heeft een multifunctioneel karakter, met naast de economische rol ook een duidelijke toeristisch-recreatieve functie (jachthaven, hengelsport, fietsen, wandelen). Ten oosten grenst de zone aan het recreatieterrein camping Véronique, gelegen in Kampenhout. In het noordwesten maakt de Laarstraat een grens aan het gebied. De strook, gelegen tussen het kanaal en de N26, begint aan het sas en eindigt aan de Pontstraat.

### **Bezettingsgraad van de bestaande bedrijvenzones**

In volgend onderdeel wordt een overzicht gegeven van de bezettingsgraad van de verschillende bestaande zones voor bedrijvigheid zoals deze zijn aangegeven op het gewestplan of binnen de bijzondere plannen van aanleg:

#### *Bedrijvenzone Kampenhout-Sas/Leuvensesteenweg-Kanaal Leuven-Dijle*

(oppervlakte volgens het gewestplan: 162,5 ha, 135 industriezone, 27,5 ha kmo-zone):

Grote delen van deze bedrijvenzone zijn volzet. In totaal is 92 % van de bedrijvenzone ingevuld.

Ten noorden van de Leuvensesteenweg is er een groter nog niet ingevulde zone (circa 7,5 ha), die momenteel door Haviland ontwikkeld wordt via een verkavelingsplan. Met dit initiatief van Haviland zal de bezettinggraad oplopen tot 96%.

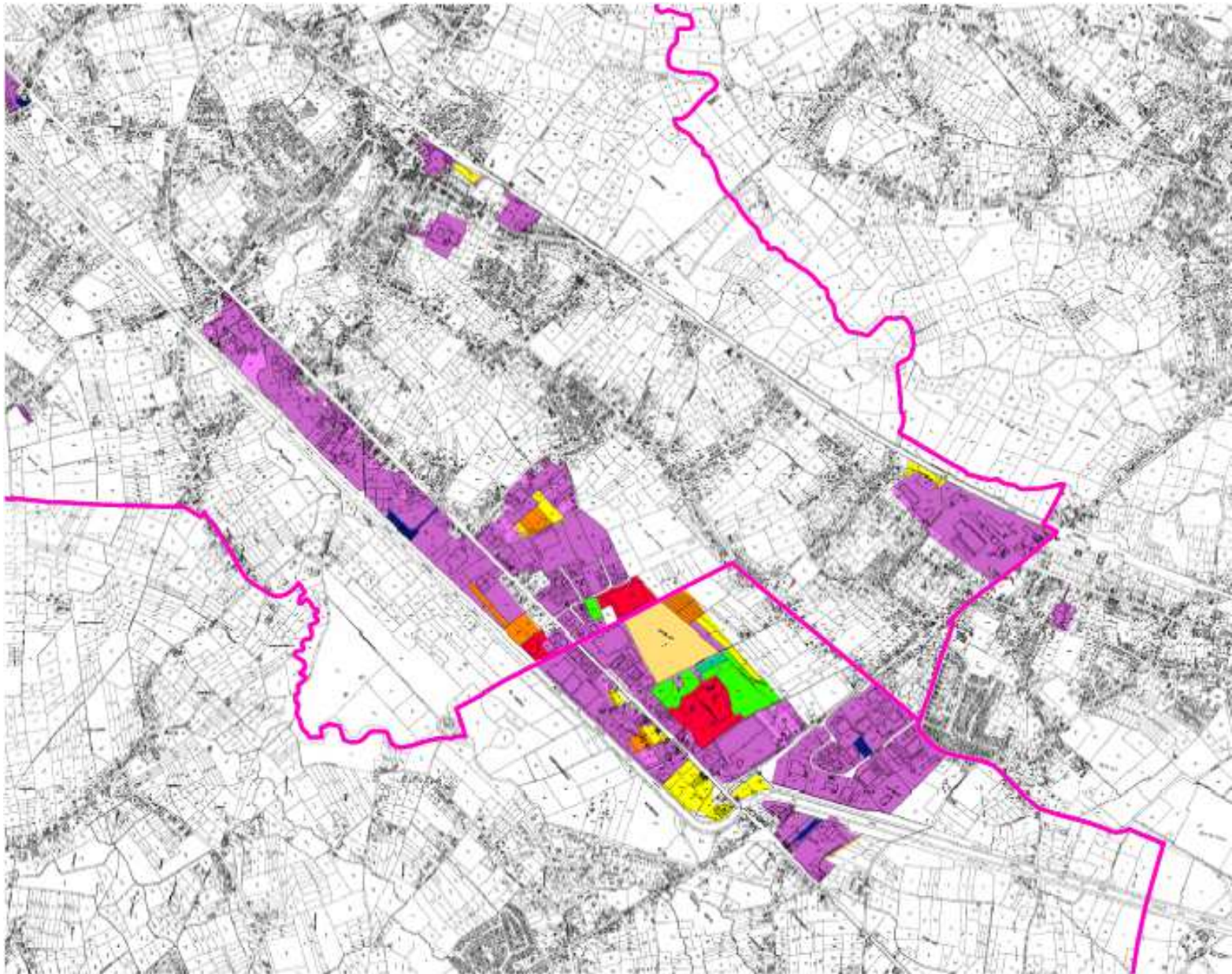
In de strip tussen het kanaal Leuven-Dijle en de Leuvensesteenweg ligt nog een aantal onbenutte percelen. Een aantal van deze braakliggende percelen (ongeveer 3 ha) is haast volledig ingesloten en zijn hierdoor moeilijk ontsluitbaar. Ter hoogte van het sas ligt een terrein waarvoor Waterwegen en Zeekanaal de intentie heeft om het te ontwikkelen voor overslag tussen kanaal en andere transportmodi. W&Z heeft nog geen zakelijk rechten op deze eigendommen.

De leegstand en het aantal te koop en te huur aangeboden bedrijfsgebouwen is beperkt.

Er is een projectontwikkeling lopende voor de vrijliggende gronden ten westen van de Vekestraat. De gemeente Kampenhout en de intercommunale Haviland. hebben reeds een inrichtingplan opgemaakt. Er werd een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd voor de wegenis- en rioleringwerken ten behoeve van de ontwikkeling van het gebied.

Het project omvat een verkavelingplan waarbij de mogelijkheid wordt gelaten dat de bedrijfsperven worden samengevoegd om grotere bedrijven te kunnen accommoderen.

Binnen het project is ook de mogelijkheid ingeschreven om een specifieke niche van regionale bedrijvigheid binnen de regio te kunnen opvangen. Het gaat om regionale bedrijven met een beperkte ruimte-inname maar een regionaal werkingsgebied (vb. hoogtechnologische bedrijven). Het project beoogt voor een beperkt deel van de zone de realisatie van een bedrijfsverzamelcentrum waar dit type bedrijvigheid kan opgevangen worden. Dit centrum dient als één geheel te functioneren.





### **Bestaande verkeersstructuur**

*Zie kaartenbundel*

### **Weginrichting aansluiting N21 en N26**

De aansluiting van de gewestwegen N21 en N26 gebeurt ter hoogte van Kampenhout-Sas via een dubbel rotondecomplex. Zowel op N21 en N26 zijn er centrale busbanen, telkens in de richting van de rotonde, met een centraal halteperron tussen de twee rotondes. De fietspaden langs N26 over het kanaal zijn vrijliggend en sluiten via enig hellingen- en bochtenwerk aan op de fietspaden langs N21 en langs het kanaal (zie foto).

Aan de noordelijke rotonde is reeds een aanzet gegeven voor een toekomstige volledige vierde arm voor verkeer van en naar het kanaal. Momenteel is deze aansluiting nog niet doorgetrokken.

De rotondes zijn sterk capaciteitsbepalend voor de toekomstige verkeersafwikkeling van en naar de bedrijvensite. Op basis van doorsnedetellingen op de verschillende takken gedurende 4 weken in april 2009 zijn de intensiteiten op de verschillende takken geregistreerd. Tijdens het piekmoment gedurende de avondspits krijgen de rotondes intensiteiten tot 3300 personenauto-equivalenten per uur (pae/u) te verwerken. Bij de rotonde aan de zijde van Leuven maakt 650 pae/u gebruik van de bypasses, de intensiteit op de rotonde bedraagt dan 2650 pae/u. Ter hoogte van de rotonde aan de zijde van Mechelen bedraagt de intensiteit op de bypass 350 pae/u en 2750 pae/u op de rotonde.

### **Weginrichting N26**

Ter hoogte van de site sluiten langs de noordoostzijde drie lokale wegen aan op N26:

- Vekestraat: smalle en doodlopende straat; geen verbinding (voor autoverkeer) tussen N26 en Oudestraat; sluit aan op de ovonde op N26 ter hoogte van McDonald's;
- Industrierweg: ontsluiting van de bedrijven via een T-aansluiting op N26 (voorrang voor N26);
- Laarstraat: woonstraat met een T-aansluiting op N26 (voorrang voor N26).

Langs de zuidwestzijde van N26 beschikken de bedrijven tussen het kanaal en de N26 over een aantakking op de ovonde van de Vekestraat.

Tussen de noordelijke rotonde van Kampenhout-Sas en de ovonde aan de Vekestraat kent de N26 een 2x1-profiel (gesloten middenberm) met een eenrichtingsventweg langs de noordoostzijde. Vanaf de ovonde aan de Vekestraat is er lokaal een korte dubbelrichtingsventweg (enkel uitrijden op de ovonde; in- en uitrijden op de aansluiting op N26 centraal tussen Vekestraat en Industrieweg). Tussen de Industrieweg en de Laarstraat beschikt de N26 over een middenberm die gebruikt wordt voor linksafslaande (vracht)wagens.

Langsheen het recent heraangelegde deel van N26 (ter hoogte van de ventwegen) zijn nu vrijliggende fietspaden. Verderop ter hoogte van de Industrieweg en Laarstraat zijn er aanliggende fietspaden.

### **Weginrichting N21**

De N21 komende van Kampenhout-centrum kent een 1x2-profiel (zonder middenberm dus). Richting rotonde is er een linksliggende busbaan (ongeveer 200 meter lang) met gesloten middenberm. De fietspaden zijn vrijliggend.

Komende van Haacht tussen de rotonde van Kampenhout-Sas en de rotonde van de Industriestraat beschikt de N21 over een 2x1-profiel met een linksliggende busbaan richting Kampenhout-Sas. De fietspaden zijn vrijliggend. Voorbij de Oudestraat verandert het wegbeeld (bebouwde kom) en is er een 1x2-profiel met aanliggende fietspaden.

### **Weginrichting Laarstraat, Lobeekstraat, Oudestraat**

Laarstraat, Lobeekstraat en Oudestraat zijn woonstraten. In de Laarstraat zijn geen fietspaden. De Oudestraat heeft smalle aanliggende fietspaden. De Lobeekstraat is een smal doodlopend straatje.

## 4. JURIDISCHE CONTEXT EN PLANOLOGISCHE CONTEXT

### 4.1 Juridisch context

Type plan	in het gebied	aangrenzend
gewestplan(nen)	Gewestplan Leuven (KB 7/4/'77 en latere wijzigingen)	Gewestplan Leuven (KB 7/4/'77 en latere wijzigingen)
gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen	geen
provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen	RUP - camping Veronique
gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen	geen
algemene plannen van aanleg	geen	geen
bijzondere plannen van aanleg	BPA 'industriezone' (15 april 1973)	geen
verkavelingsvergunning		
ankerplaats		kanaal Leuven - Dijle als lijnrelict
beschermde monumenten	De dubbele schutsluis met inbegrip van de volledige uitrusting (19 maart 1997)	geen
beschermde stads- en dorpsgezichten	De sluis zelf, de sluiswachterswoning en omgeving: schutsluis, kanaaldijken en sluiswachterswoning (19 maart 1997)	geen
beschermde landschappen	geen	
buurt- en voetwegen (statuut onduidelijk)	buurtwegen nrs 30, 11, 36, 70, 65, 26, 71, 73, 12	buurtwegen nrs 30, 11, 12.
Vogelrichtlijngebieden	geen	geen
Habitatrichtlijngebieden	geen	geen
biologische waarderingskaart	biologisch waardevolle gebieden en complex van biologisch minder waarde-	geen



	volle en zeer waardevolle elementen	
Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	geen	geen
Natuurreservaten	geen	
Bosreservaten	geen	
Beschermingszones grondwaterwinning	geen	geen
bevaarbare waterlopen		kanaal Leuven - Dijle
onbevaarbare waterlopen	Leigracht categorie 2 (provincie) Weesbeek categorie 2 en drie niet geklasseerde waterlopen	geen
risicozone voor overstromingen	effectief - langs de Leigracht en langs de Weesbeek	effectief - zuidelijk deel camping Veronique

## 4.2 Planologische context

In dit hoofdstuk worden de relevante ontwikkelingsperspectieven en de taakstelling vanuit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant weergegeven. Daarnaast worden de belangrijkste punten uit andere relevante plannen benoemd, waaronder de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

### ▪ RSV

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt Kampenhout binnen de Vlaamse Ruit gesitueerd. De Vlaamse Ruit is een stedelijk netwerk op internationaal niveau; het gebied is van internationaal economisch belang voor Vlaanderen. Er wordt geopteerd om nieuwe economische activiteiten van regionaal belang en de herlokalisatie van bestaande regionale bedrijven te concentreren in economische knooppunten. Het RSV stelt dat bijkomende economische activiteiten dienen te worden gebundeld in de economische knooppunten.

Voor bijkomende economische activiteiten wordt een optimale lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van de bedrijventerreinen vooropgesteld. Het RSV vertaalt dit in een 14-tal ruimtelijke principes voor de inplanting en ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen (RSV blz. 450 e.v.):

1. de realisatie van bedrijventerreinen dient in handen te zijn van de overheid;
2. zuinig ruimtegebruik (bouwen in meerdere lagen, verhoogde dichtheid, gemeenschappelijke voorzieningen,...);
3. het vastleggen van inrichtingsprincipes;
4. strikte fasering en het beperken van reserve in eigendom van bedrijven;
5. het beperken van de hinder naar de omgeving;
6. het voorbehouden van grote terreinen voor bedrijven van grote omvang;
7. lokalisatie uitsluitend in de stedelijke gebieden;
8. bij voorkeur aansluitend bij bestaande bedrijventerreinen;
9. verantwoording vanuit een globale ruimtelijke visie op het economische knooppunt en de positie van het knooppunt in Vlaanderen en de provincie;
10. afstemming van de oppervlakte op de reikwijdte van het economische knooppunt;
11. afstemming van het bereikbaarheidsprofiel op het mobiliteitsprofiel (= locatiebeleid). Openbaar- en collectief vervoer dienen een aandeel te hebben of te verwerven in de personenmobiliteit;
12. geen kleinhandelsbedrijven;
13. ontsluiting rechtstreeks via primaire of secundaire wegen;
14. het beschikken over een maximale algemene uitrusting (waaronder gescheiden rioleringsstelsel, waterzuivering, ...).

Kampenhout-Sas is bij de opmaak van het RSV niet geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. Bij de tweede herziening van het RSV is onderzoek gedaan naar de selectie van economische knooppunten en zijn dringende knelpunten in kaart gebracht. Voor een aantal gebieden wordt beoogd het aanwenden van potenties voor regionale bedrijventerreinen te verzekeren. Dit heeft geresulteerd in de selectie van meerdere bijzondere economische knooppunten, waarvan Kampenhout-Sas er een is.

In het RSV is de volgende ontwikkelingspotentie voor het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas verwoord:

De bestaande economische cluster kan verder onderzocht worden als gemengd regionaal bedrijventerrein, met oog voor de uitbreidingsproblematiek van de reeds aanwezige bedrijvigheid en gebruikmakend van de watergebonden potenties ter hoogte van het Kanaal Leuven-Dijle. Ten noorden van het Kanaal, aansluitend op de bestemde terreinen, kunnen plaatselijk beperkte uitbreidingen worden onderzocht, evenwel uitsluitend in functie van regionale bedrijvigheid, en met uitsluiting van afvalverwerkingsactiviteiten. De aanwezige kleinhandel heeft de potentie tot herstructurering, niet van oppervlakte-uitbreiding. Omwille van de aanwezige agrarische en natuurlijke structuur kunnen geen ontwikkelingen aan de zuidelijke oever van het Kanaal toegestaan worden. Er wordt verder rekening gehouden met het bereikbaarheidsprofiel van deze locatie.

Volgens het RSV moet deze potentie in een specifiek onderzoeks- en overlegproces nader onderzocht worden. Dit is gebeurd in het kader van het onderhavige ruimtelijk uitvoeringsplan voor het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas.

#### ▪ **RSVB**

##### Ruimtelijke principes bedrijventerrein

Het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) stelt volgende ruimtelijke principes voorop voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid.

Economie is een sterk **vraaggerichte sector** en de overheid dient hierop in te spelen door ruimte te creëren voor economische ontwikkeling.

**Optimaliseren van bestaande bedrijventerreinen** kan onder meer door het hergebruik en sanering van bestaande, verlaten bedrijfsruimtes. Andere mogelijkheden zijn herinrichting van bedrijventerreinen door onder meer stedenbouwkundige voorwaarden op te leggen (vb. door minder ruime bouwvrije stroken, minder brede groenschermen tussen de verschillende bedrijven in een bedrijvenzone,...). Er wordt ook gestreefd naar het mengen van bedrijvigheid met andere functies indien dit ruimtelijk verenigbaar is, bekeken vanuit het hinderprincipe.

Er dient aandacht te worden besteed aan het **onderscheid tussen lokale en bovenlokale bedrijvigheid**. Mobiliteit, het marktbereik van de onderneming, percelering van het terrein en de schaalgrootte kunnen hierin richtinggevend zijn. Mogelijkheden om deze randvoorwaarden ruimtelijk te vertalen zijn de minimale en maximale oppervlakte van de aangeboden kavel, de wijze van ontsluiting, alsook de situering ten opzichte van het hoofdwegennet.

De provincie wenst eveneens **ruimte voor ruimtebehoevende en hinderlijke bedrijven** (bv. opslag, magazijnfunctie, ...) te voorzien. Ook de differentiatie van bedrijventerreinen wordt als een ruimtelijk principe naar voor geschoven. Zo bestaat de mogelijkheid om bedrijven naar type van activiteit te differentiëren, zoals logistieke bedrijfsparken. Deze differentiatie is wenselijk om de economische ruimte efficiënter te oriënteren, bijvoorbeeld op vlak van logistiek en distributie.

Het **locatiebeleid** zal hierbij sturend zijn. Dit wil zeggen dat persoonsintensieve activiteiten dienen aan te sluiten bij een multimodaal knooppunt. Personenextensieve activiteiten (opslag, distributie) dienen zeer goed ontsloten te worden via het hoofdwegennet of aansluiting te geven op het spoor en/of het water .

In de stedelijke gebieden wordt gepleit voor een **multifunctioneel gebruik** van de bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen kunnen uitgebouwd worden tot multifunctionele zones, waar ook recreatieve voorzieningen, groen- en natuurelementen en bepaalde woonvormen ontwikkeld kunnen worden. Het betreft voornamelijk stationsomgevingen in of aansluitend bij de stedelijke gebieden waar personeelsintensieve economische activiteiten een onderkomen vinden. Het is dus niet de bedoeling om een multifunctioneel gebruik toe te laten op regionale bedrijventerreinen die specifiek aangelegd worden voor op productie of logistiek gerichte activiteiten.

Om in te spelen op de onzekerheid binnen het economische gebeuren en om de open ruimte zoveel mogelijk te vrijwaren, wordt een **gefaseerde ontwikkeling** van de terreinen vooropgesteld.

Er dient voldoende aandacht te gaan naar het **beheer van de bedrijventerreinen** met het oog op ruimtelijke kwaliteit. Hier ligt een actieve rol weggelegd voor de overheid.

#### Taakstelling Kampenhout-Sas

Aanvankelijk wenste de provincie de behoeften aan lokale bedrijventerrein van de gemeenten Kampenhout, Boortmeerbeek en Haacht te bundelen voor de uitbreiding van de bedrijvensite Kampenhout-Sas (15 hectare). Deze piste is ondertussen achterhaald door de keuzes van de gemeenten in hun gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Met de aanwijzing van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt streeft de provincie naar uitbreiding van

het bedrijventerrein met 25 hectare voor de opvang van regionale bedrijvigheid (minimaal 15 hectare).

#### Ontwikkelingsperspectief bedrijventerrein Kampenhout-Sas

Bij de uitbreiding zal rekening gehouden moeten worden met de belangrijke natuurwaarden ten zuiden van het kanaal. Uitbreiding in deze richting wordt uitgesloten. Loutere afvalverwerkingsactiviteiten worden uitgesloten binnen de bedrijvenszones in het bijzonder economisch knooppunt. Voor bestaande bedrijfsactiviteiten (en hun eventuele uitbreidingen) kan een uitzonderingsmaatregel worden uitgewerkt. Voor afvalverbranding is echter geen uitzonderingsmaatregel mogelijk.

De multimodale ontsluiting via het water dient evenwel extra ontwikkeld te worden. Op dit ogenblik is de bedrijvigheid te sterk gericht op de relatie met de N26. Tussen Kampenhout en Boortmeerbeek moet watergebonden bedrijvigheid een kans krijgen.

Een verdere ongebreidelde ontwikkeling van de kleinhandelsactiviteiten langsheen de N26 wordt tegengegaan door een concentratie van grootschalige kleinhandel ter hoogte van Boortmeerbeek / Kampenhout af te bakenen. Ruimtelijke uitbreiding is niet mogelijk. In deze zone kan door een intensiever ruimtegebruik, het gezamenlijk gebruik van parkingfaciliteiten en meer geschakelde constructies, een verdichting nagestreefd worden. Deze verdichting moet toelaten om het gebied beter te structureren. Door de perifere kleinhandel op deze wijze te concentreren wordt ze bovendien ook via het openbaar vervoer eenvoudiger ontsluitbaar. De aanleg van een ventweg die via één of meerdere ronde punten aantakt op de steenweg kan de verkeersveiligheid op de steenweg ten goede komen.

Aansluitend worden de benuttingsmogelijkheden van enkele kleinere bestaande terreinen langsheen het kanaal Leuven-Dijle verbeterd. Nieuwe bedrijven langsheen het kanaal zullen zo veel mogelijk watergebonden zijn. In principe betreft het voornamelijk ruimte-extensieve bedrijvigheid. Waar de ontsluiting via de weg echter niet voldoende is, zal geen bijkomende bedrijvigheid ontwikkeld kunnen worden.

Op lange termijn wordt de optimalisatie van de volledige bestaande bedrijvenszone nagestreefd. Er zal onderzocht worden welke middelen hiertoe kunnen ingezet worden.

#### Mobiliteitsaspecten

Met het oog op de ontwikkelingsperspectieven geschetst in het richtinggevend gedeelte - III. Deelstructuren - thema mobiliteit - hoofdstuk 3.1.3. selecteert de provincie bindend Kampenhout-Sas als bovenlokaal knooppunt. Prioritaire aandacht dient besteed te worden aan de uitbouw van een performant voor- en natransport met de fiets of openbaar vervoer.

Autoparkeervoorzieningen blijven evenwel onvermijdelijk. Parkeervoorzieningen (auto+fiets) kunnen in functie van de herkomstfunctie beperkt uitgebouwd worden.

#### Natuurlijke structuur

Langsheen de Dijle wordt een bosgebonden natuurlijk gebied aangeduid als eenheid van de natuurlijke structuur van de provincie. Ter hoogte van Boortmeerbeek gaat het om de verbinding van natuurkernen langs de Dijle. Ten zuiden en ten westen van Kampenhout-Sas gaat het om natuurverbindingsgebieden in de droge sfeer tussen boscomplexen rond de Barebeek en Weesbeek tot aan de benedenloop van de Dijle. Ook het gebied rond het kanaal Leuven-Dijle is geselecteerd als natuurverbindingsgebied.

#### **- STRATEGISCH BELEIDSPLAN KANAAL LEUVEN - DIJLE**

In het strategisch beleidsplan wordt aangegeven welke ruimtelijke en economische ontwikkelingen gewenst zijn volgens NV Zeekanaal, mikkend op het vergroten van het maatschappelijk nut van het kanaal Leuven-Dijle. De daaruit volgende drie beleidsdoelstellingen proberen een concrete richting te geven aan de gewenste ontwikkelingen:

1. Optimalisatie van de transportfunctie van het kanaal en uitbouwen van watergebonden bedrijvigheid;
2. Uitbouw van het multifunctioneel karakter van de waterweg;
3. Beperking van negatieve interferenties tussen kanaalactiviteiten en verkeer langs de oevers.

Het vergroten van het maatschappelijk nut dient te gebeuren door trafiekverhoging voor productie en distributie enerzijds en door het uitbouwen van de recreatieve mogelijkheden van en rond het kanaal anderzijds.

Acties voor het voorzien van bijkomende oppervlakte voor watergebonden bedrijvigheid zijn:

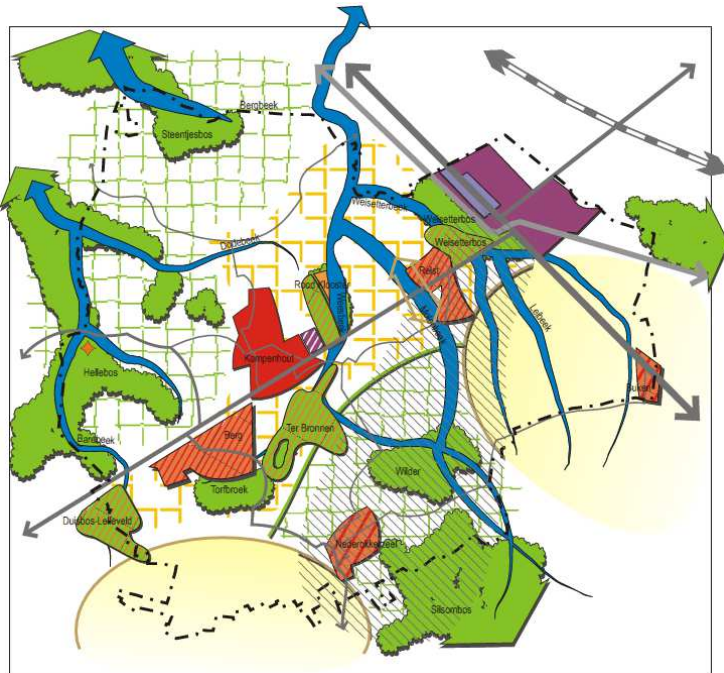
- Additionele kaaimuren voor watergebonden bedrijfsterreinen te Kampenhout-Sas (minimaal 20 ha);
- Voorzien van overslagpunt voor gecombineerd vervoer in Kampenhout-Sas.

Deze optie kan gerealiseerd worden door gedeelten van de KMO-zone tussen het kanaal en de N26 om te vormen tot industriezone met een mogelijke uitbreidingszone op het grondgebied van Boortmeerbeek. Het grootste knelpunt hierbij is de moeilijke bereikbaarheid over de weg en de interne ontsluiting. Er bestaat een grote transportpotentie door de aanwezige bedrijvigheid op de industriezones die gestimuleerd kunnen worden om op middellange termijn hun goederentransport te herorganiseren en te richten op het kanaal. De uitbreiding van het bedrijventerrein in de toekomst dient te geschieden via het invullen van dit terrein in combinatie met het voorzien van een overslagpunt voor gecombineerd vervoer.

Op vlak van toerisme en recreatie kan bijvoorbeeld de jachthaven uitgebreid worden door een insteek te maken op de linkeroever en de site uit te bouwen als Port of Excellence. Vervolgens wordt er voorgesteld om een fietsersbrug aan te leggen over het kanaal om de Assentstraat en de Heystraat te verbinden. Hierdoor wordt een historische verbinding tussen Haacht-station en Kampenhout hersteld en kunnen fietsers de N21 en het verkeersknooppunt met de N26 vermijden. De linkeroever is een interessante zone voor de visserij (visserszone) en het organiseren van hengelwedstrijden.

#### ▪ GRS KAMPENHOUT

*Kaart gewenste ruimtelijke structuur (bron: GRS Kampenhout, 2006)*



Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kampenhout is in 2006 vastgesteld op 13 april 2006. De goedkeuring door de provincie volgde op 22 juni 2006. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste elementen uit het structuurplan van Kampenhout over bedrijvigheid en economie. Sommige beleidslijnen kennen een andere uitwerking als gevolg van het overlegproces met onder meer de provincie en aangrenzende gemeenten over de ontwikkeling van het bedrijventerrein Kampenhout-Sas.

De gemeente Kampenhout beschikt over een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS). Hierin wordt het ruimtelijke beleid over lokale aangelegenheden geschetst. Op het vlak van het ruimtelijk-economisch beleid worden volgende beleidsopties vooropgesteld:

1. **Optimalisatie van bestaande bedrijvenszone Kampenhout-Sas** door te streven naar een zuiniger ruimtegebruik (bouwen in meerdere lagen, gezamenlijke voorzieningen), het beperken van ongebruikte grondreserves, reconversie van verlaten bedrijfsruimtes, ontwikkeling van restpercelen, ...
2. **Opvangen van de lokale behoefte inzake bedrijvigheid.** Uit de behoefteanalyse bleek dat er nood is aan ca. 5 ha vrije oppervlakte om de bestaande bedrijven te herlokalisieren en om nieuwe, startende bedrijven op te vangen.
3. **Af te bakenen handelslint.** De provincie heeft in het RSVB de bestaande concentratie Boortmeerbeek-Haacht langsheen de Mechelsesteenweg (Kampenhout-Sas) geselecteerd als 'concentratie van grootschalige kleinhandel buiten de stedelijke gebieden'. Het betreft handelslinten die niet ruimtelijk samenhangen met een stedelijk gebied en waar het beleid gericht wordt op een strikte begrenzing en een betere ruimtelijke structurering van de concentratie.
4. **Bedrijvigheid verweven in de dorpskern.** De gewenste ruimtelijk economische structuur van de gemeente Kampenhout richt zich in de eerste plaats op de verweving van de economische functies in de dorpskernen. Afhankelijk van de relatie met de omgeving kunnen bedrijven ook verweven voorkomen in de woonlinten.

5. **Beperkte ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid langs goed ontsloten lokale wegen.** Bestaande bedrijven kunnen, indien zij verweven voorkomen en indien ze de draagkracht van de omgeving niet overschrijden op hun huidige locatie blijven bestaan en eventueel uitbreiden. De ontwikkelingsmogelijkheden voor deze bedrijven worden bepaald door hun ligging binnen de gewenste open ruimtestructuur, hun verkeersontsluiting en hun mogelijke milieuoverlast.
6. **Ontginningsgebieden**

#### **Een gedifferentieerd beleid inzake economische ontwikkelingen**

Nieuwe ontwikkelingen rond bedrijvigheid genereren bijkomend verkeer. Voor de gemeente Kampenhout is het daarom belangrijk dat een bedrijventerrein nauw aansluit bij de bovenlokale verbindingswegen, namelijk de secundaire wegen N21 en N26. De gemeente wenst ter hoogte van Kampenhout-Sas de nadruk te leggen op grootschalige of verkeersaantrekkende bedrijvigheid. De provincie beschouwt Kampenhout-Sas als een specifieke economische entiteit. Door de aanwezigheid van het kanaal moeten de potenties voor watergebonden bedrijvigheid maximaal worden benut. Tussen de Van Beethovenlaan en de Haachtsesteenweg, aansluitend bij het hoofddorp Kampenhout, wordt een lokaal bedrijventerrein gerealiseerd voor kleinschalige lokale bedrijven (ambachtelijke en KMO).

#### **Te behouden en te versterken bedrijventerreinen Kampenhout-Sas**

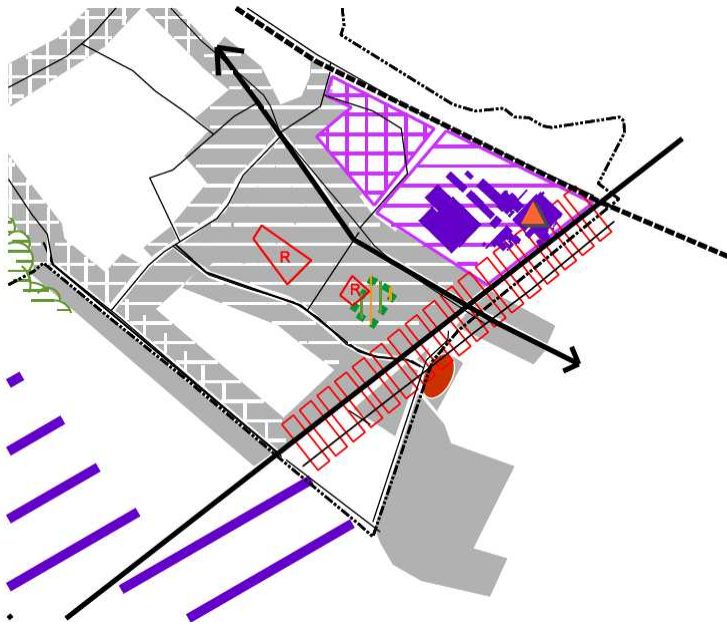
De zone langs het kanaal wordt zoveel mogelijk voorbehouden voor watergebonden bedrijvigheid die de waterweg effectief als transportmodus of als proceswater voor grondstoffen en/of producten benut; de andere industriegebieden worden ontwikkeld voor lokale/regionale bedrijvigheid. Wat de gemeentelijke ruimtebehoeften betreft, zijn er op deze bedrijventerreinen aan Kampenhout-Sas een aantal bedrijven aanwezig met regionale ruimtebehoeften.

#### **Opvangen van de lokale behoefte inzake bedrijvigheid.**

De gemeente geeft, in tegenstelling tot de opties uit het richtinggevend deel van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams Brabant om de lokale behoefte inzake bedrijven voor de gemeente Boortmeerbeek, Haacht en Kampenhout te bundelen in Kampenhout-Sas, de voorkeur voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein aansluitend bij het hoofddorp Kampenhout.

Binnen de gemeente is er nood aan ruimte voor lokale bedrijvigheid in functie van herlokalisatie van zonevreemde bedrijvigheid. De gemeente Kampenhout wenst daarom een deel van de bestaande kmo-zone te behouden als lokaal bedrijventerrein. De gemeente delegeert haar bevoegdheid inzake de opmaak van een RUP voor lokale bedrijvigheid aan de provincie conform art. 2.2.1 van de VCRO.





## ▪ GRS BOORTMEERBEEK

*Kaart gewenste ruimtelijke structuur kern Haacht-Station (bron: GRS Boortmeerbeek, 2008)*

De gemeente Boortmeerbeek beschikt over een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Dit werd vastgesteld door de gemeenteraad op 23 juni 2008 en werd goedgekeurd door de provincie op 28 augustus 2008. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt het ruimtelijke beleid over lokale aangelegenheden geschetst. Hieronder worden de belangrijkste beleidsopties voor het bedrijventerrein Kampenhout-Sas weergegeven. Sommige daarvan kennen een andere uitwerking als gevolg van het overlegproces met onder meer de provincie en aangrenzende gemeenten over de ontwikkeling van het bedrijventerrein Kampenhout-Sas.

Op het vlak van het ruimtelijk-economisch beleid worden volgende beleidsopties vooropgesteld:

### 1. **Verwevenheid in verhouding tot draagkracht**

De bestaande bedrijven bieden hun bijdrage aan het maatschappelijk weefsel van de gemeente. Verwevenheid blijft het uitgangspunt, zolang de draagkracht van de omgeving niet wordt overschreden. Er wordt van uitgegaan dat bedrijvigheid, tot een bepaald niveau, kan plaatsvinden in de woongebieden op het gewestplan. Deze visie wordt gestimuleerd in het hoofddorp en de woonkernen.

### 2. **Differentiatie**

Naast het reeds aangehaalde onderscheid tussen regionale, lokale en historisch gegroeide bedrijvigheid, wordt voor de lokale bedrijventerreinen een differentiatie gemaakt naar type. Voor Boortmeerbeek betekent dit dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen algemene lokale bedrijventerreinen en bijzondere bedrijventerreinen.

### 3. **Landscaping**

Er zal aandacht besteed worden aan de landscaping en buffering van de bedrijventerzones, zowel op het openbaar domein als op de bedrijventerreinen zelf. Hierbij wordt gestreefd naar een samenwerking tussen de bedrijven onderling in functie van een zekere eenheid qua beplanting en qua materiaalgebruik voor verhardingen en afsluitingen.

### **(Watergebonden) bedrijvigheid langs het kanaal Leuven-Dijle**

De ontwikkeling van het bedrijventerrein langs het kanaal Leuven-Dijle behoort tot de bevoegdheden van de provincie. De provincie zal onderzoeken of hier een draagvlak is voor watergebonden of andere bedrijvigheid. De gemeente wenst in ieder geval dit gebied als bedrijventerrein te behouden al of niet voor watergebonden bedrijvigheid.

### **Kampenhout-Sas**

De gemeente dringt er, net zoals de provincie, bij het Vlaams Gewest op aan om Kampenhout-Sas alsnog te selecteren als specifiek economisch knooppunt. Indien deze selectie gebeurt,

behoort de verdere ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein Kampenhout–Sas tot de taken van de provincie. In afwachting vult de gemeente, in overleg met de provincie en de gemeenten Haacht en Kampenhout, enkel haar lokale behoefte in op deze locatie.

De zone tussen de N26 en het kanaal is een regionale bedrijvenzone. De ontwikkeling van deze plek – die in aanmerking komt voor bedrijven die het lokale niveau overstijgen en die bij voorkeur gebonden zijn aan de specifieke locatie langs het kanaal – behoort tot de bevoegdheden van de hogere overheid. De gemeente wenst maximaal overleg met de hogere overheid over de inrichting en verdere invulling van het gebied. Binnen dit overleg zullen o.a. volgende elementen zeker aan bod komen:

- Hoe kan de ontsluiting van het gebied geoptimaliseerd worden?
- Op welke manier kan het recreatief netwerk langs het kanaal geïntegreerd en geoptimaliseerd worden?
- Hoe zorgen voor een betere beeldkwaliteit van deze bedrijvenzone?
- Hoe omgaan met de omgeving van de beschermde sluis, de kruising van de Molenbeek door dit gebied?
- Het gegeven van de zonevreemde woningen die gesitueerd zijn binnen deze bedrijvenzone.

#### **Lokaal bedrijventerrein als onderdeel van de specifieke economische entiteit Kampenhout-Sas**

De provincie zal voor de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Kampenhout-Sas een coördinerende rol opnemen om, samen met de gemeenten Kampenhout, Haacht en Boortmeerbeek, de lokale behoefte aan bedrijventerreinen samen te brengen op deze locatie. Zoals aangegeven in het informatief deel heeft de gemeente geen acute behoefte aan bijkomende lokale bedrijvenzone in functie van de herlokalisatie van zonevreemde bedrijvigheid. De gemeente gaat ervan uit dat lokale bedrijvigheid kan opgevangen worden op het bedrijventerrein Kampenhout-Sas (in de zone die aansluit bij het bestaande bedrijventerrein langs de N26 en de grens met Kampenhout). De gemeente pleegt hierover overleg met de provincie en de gemeenten Haacht en Kampenhout en gaat over tot de opmaak van een RUP van zodra kan aangetoond worden dat een bijkomende behoefte aan bedrijvenzone zich stelt.

#### **Natuurlijke structuur**

Voor de lokale natuurlijke structuur hanteert de gemeente Boortmeerbeek drie hoofdprincipes. In de eerste plaats de bescherming van bestaande natuureilandjes en restnatuurgebiedjes. In de tweede plaats de versterking en herwaardering van de kleine beekvalleien. In de laatste plaats het behoud en de uitbreiding van kleine landschapselementen. Langs de bedrijventerreinen moeten natuurlijke randen en overgangen worden gecreëerd. De valleien van de kleine beken worden zo veel als mogelijk ontwikkeld als groene natuurverbindingen.

### **(Klein)handel langs de N26**

Het betreft het segment van de N26 tussen de grens Boortmeerbeek-Kampenhout en de Schrans. Het beleid wordt gevoerd door de provincie. Ze zal een concentratiezone voor grootschalige kleinhandel buiten het stedelijk gebied afbakenen en een afremmend beleid voeren. De gemeente stelt vast dat de kleinhandel vrij verspreid zit over dit segment. De gemeente vraagt aan de provincie om de kleinhandelszone ruimer te bekijken dan de zone die vermeld is in het provinciaal structuurplan.

### **Overige handel langs N26**

Naast de concentratiezone voor grootschalige kleinhandel bevinden zich verspreid nog vele handelszaken in de strip rond de Leuvensesteenweg. De meeste van deze handelszaken zijn baangericht (restaurants, broodjesbars, krantenwinkel, frituren, benzinstation,...) of enten zich op de aanwezigheid van deze drukke weg N26 als zichtlocatie. De verdere verspreide ontwikkeling van baanwinkels direct langs de N26 is niet meer gewenst.

### **PROJECT STATIONSOMGEVING HAACHT**

*Figuur conceptvoorstel masterplan*

Het strategisch project 'stationsomgeving Haacht' werd opgestart op initiatief van het Agentschap wegen en verkeer Vlaams-Brabant, de provincie Vlaams-Brabant en de gemeente Haacht. Het project focust op de stationsomgeving van Haacht. Het gebied is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Haacht en Boortmeerbeek. De stationsomgeving wordt ruimtelijk begrensd door de Leibeek en haar vallei in het noorden en de kern Haacht-station in het zuiden. Westelijk bevindt zich het industriegebied waarop de brouwerij van Haacht van oudsher gevestigd is. De oostelijke grens wordt gevormd door de energiecentrale.

Het project tracht aan verschillende problemen die zich momenteel in het plangebied voordoen een oplossing te bieden door het ontwikkelen van een geïntegreerd ontwikkelingsperspectief. Volgende doelstellingen worden hierbij vooropgesteld:

- verbeteren van de doorstroming op de N21 en verdere uitbouw mogelijk maken van het goederenvervoer op de spoorlijn 25 door de wijziging van de overweg in een ongelijkvloerse kruising;
- ruimtelijke ondersteuning van de verdere uitbouw van de stationsomgeving Haacht als regionaal knooppunt met aandacht voor de uitbouw van performant voor- en natransport met de auto, fiets en het openbaar vervoer;
- optimale afstemming tussen de verschillende vormen van vervoer voor de optimalisatie van het dagelijkse pendelverkeer;
- ontwikkeling van de stationsomgeving als ruimtelijk samenhangend geheel en kwalitatieve verblijfsruimte;



- verbeteren verkeersveiligheid brouwerij;
- samenbrengen en coördineren van de verschillende betrokken actoren uit de publieke en de private sector.

Op basis hiervan werd in nauw overleg met de stuurgroep door de provincie Vlaams-Brabant een masterplan opgemaakt. Dit masterplan moet de stationsomgeving herontwikkelen, door het verbeteren van de bereikbaarheid, het imago en de ruimtelijke structuur. Het uitgewerkte masterplan moet voorzien in een ruimtelijke visie voor de stationsomgeving, op basis waarvan de ontwikkeling zich de komende jaren kan voltrekken. Het gaat dus om een ontwikkelingvisie. Dit plan wordt vertaald in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarnaast wordt een inrichtingsstudie opgemaakt voor de stationsomgeving, het stationsplein, de pendelparking en deze delen van de N21 die hun functie verloren hebben.

Daarnaast heeft het masterplan ook een strategisch karakter. Doel is te komen tot concrete afspraken tussen alle betrokken partijen en vast te leggen wie waar welke werken zal uitvoeren om de visie in realiteit om te zetten. Momenteel wordt in dit kader een protocolovereenkomst opgemaakt.

## 5. MAATREGELEN EN AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

De wettelijke eisen van de inhoud van het MER zijn omschreven in het MER-VR-decreet van 18 december 2002. Dit decreet is ondertussen gedeeltelijk gewijzigd door het plan-MER-decreet van 27 april 2007 (BS d.d. 20 juni 2007) dat nu van toepassing is. De Vlaamse Regering keurde op 12 oktober 2007 het 'besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's' goed. Het besluit geeft uitvoering aan het plan-MER-decreet van 27 april 2007 (B.S. 7/11/07). De regelgeving is opgenomen in het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM).

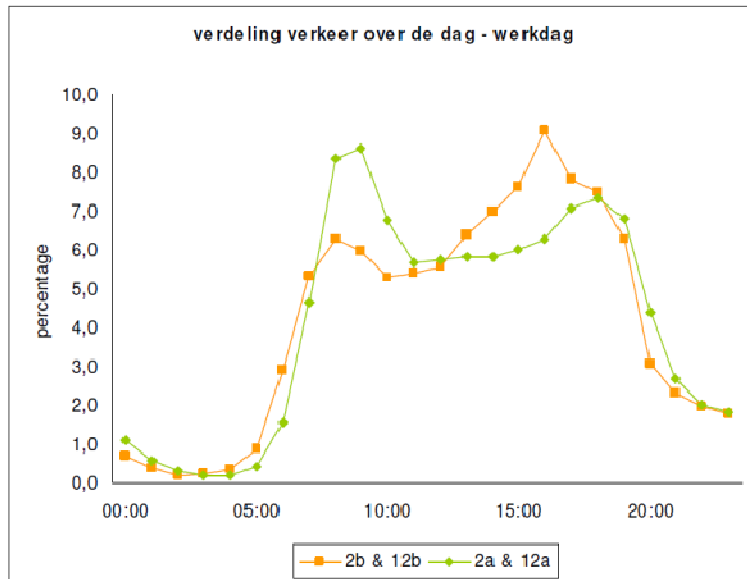
Het decreet verplicht dat bepaalde plannen van administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau worden onderworpen aan een milieueffectenstudie, vooraleer zij definitief worden goedgekeurd. Wie een plan met aanzienlijke milieueffecten wil opmaken, moet eerst de milieueffecten en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

Er is geen lijst die aangeeft welke plannen onder de plan-MER-plicht vallen. De bepaling of een plan of programma onder de plan-MER-plicht valt, gebeurt in drie stappen. Een van deze stappen is het bepalen of het plan van rechtswege plan-MER-plichtig is. Dit geldt voor plannen die het kader vormen voor projecten uit bijlage I of II of III van het BVR van 10 december 2004 en wijzigingen (2013) én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden.

Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas' vormt het kader voor diverse genoemde projecten en om die reden is de opmaak van een plan-MER verplicht. In de volgende paragrafen staat een overzicht van relevante aandachtspunten en maatregelen per milieudiscipline uit het plan-MER.

## 5.1 Mens-mobiliteit

In de huidige situatie kent de N26 Leuvensesteenweg aan de zijde van Mechelen reeds een hoge verzadigingsgraad tijdens het vrijdagavondpiek uur met de nodige congestie tot gevolg. De verkeersafwikkeling t.h.v. de rotondes N21 x N26 gebeurt op een vlotte manier met bezettingsgraden tegen de 80%.



*De verdeling van het verkeer over de dag voor de probleemsecties (N26 tussen Haachtsesteenweg en Trianonlaan richting Mechelen (2a & 12a) en richting Leuven (2b & 12b) op basis van intensiteitsmetingen 2011)*

Het kruispunt Trianonlaan x N26 kent een zware overbelasting (tot 130%) op de tak Trianonlaan tijdens de vrijdagavondspits. De Trianonlaan wordt bijgevolg gekenmerkt door lange wachtrijen en hoge wachttijden tijdens de vrijdagavondspits met sluipverkeer via de Bieststraat tot gevolg.

De berekeningen en de invloed op het wegennetwerk is in het MER berekend voor de vrijdagavondspits. Nevenstaande figuur geeft duidelijk weer dat de piekmomenten, en de bijhorende congestie, niet maatgevend is voor de belasting van een hele dag. Tijdens de daluren is de verkeersdruk beduidend lager dan tijdens de piekmomenten. De gevolgen op het wegennet zijn dan ook veel kleiner tijdens de daluren waardoor er geen congestie zal plaatsvinden.

Bij ontwikkeling van het PRUP regionale bedrijvigheid (na autonome ontwikkeling) gaat de verkeersafwikkeling significant achteruit t.o.v. de huidige situatie. Zelfs indien ontwikkeld volgens de mitigerende maatregelen (5 ha KMO-zone, 20 ha regionale bedrijvigheid, stimuleren openbaar vervoer voor werknemers) bekomt men tijdens de vrijdagavondspits een zwaar oververzadigd verkeersnetwerk tijdens de vrijdagavondspits. Het wegennet kent een zware overbelasting op de meeste secties, dit zal gevolgen hebben op de aantakende wegen.

Indien er cumulatief "consolidatie kleinhandel" plaatsvindt volgens de mitigerende maatregelen (+15%, bij herlocalisatie bestaande handel naar 2 clusters aan noordzijde van N26, aanleg ventwegen en gebundelde ontsluitingen, stimuleren openbaar vervoer voor bezoekers en werknemers) is de bijkomende verkeersdruk vanwege deze cumulatie te verwaarlozen. Door de mitigerende maatregelen zal de verkeersafwikkeling ter hoogte van sectie 12 vlotter verlopen dan in de huidige situatie en zal de verkeersveiligheid toenemen. Aanvullend dient er een reconversieplan voor de 'uitgedoofde zone' tussen het kanaal en de N26 opgemaakt te worden met geschikte ontsluiting d.m.v. ventwegen of een beperkt aantal toegangen.

Tussen Boortmeerbeek en de kruising met de N21 (= sectie 12) zal de doorstroming weinig verschillen met de huidige situatie, de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan er wel op vooruit. De dubbelstrooksrotondes kennen een hoge verzadigingsgraad bij autonome ontwikkeling en kunnen tijdens het piek uur congestie veroorzaken. Indien men deze vervangt

door 'spiraalrotondes' is er na autonome ontwikkeling nog steeds sprake van restcapaciteiten op de rotondes.

Om deze bijkomende verkeersvraag te kunnen opvangen en een vlotte doorstroming te garanderen dient men over te gaan tot de aanleg van een rijbaan met 2x2 rijstroken. Om deze te verwezenlijken dienen er veel onteigeningen te gebeuren langsheen de N26. Een mogelijk nadeel van deze maatregel is een verplaatsing van het probleem naar de omliggende gebieden. Een beter alternatief is het zoeken naar een structurele oplossing voor de verkeersproblematiek in de regio.

Voor de stationsomgeving van Haacht wordt voor de N21 een ongelijkgrondse kruising voorzien van de spoorlijn (studiewerk lopende). Een ongelijkgrondse kruising zal de doorstroming op de N21 verhogen en daarbij het sluipverkeer ten gevolge van de verzadigde N21 Provinciesteenweg tegengaan. Indien de ongelijkgrondse kruising nog niet is gerealiseerd voorafgaand aan bijkomende ontwikkelingen, zullen er thans extra maatregelen nodig zijn om sluipverkeer te vermijden (flankerend beleid, mobiliteitsbeleid van de gemeente).

Wanneer men de invloed van de bijkomende ontwikkelingen op het wegennet wil beperken, kan men meer watergebonden bedrijven aantrekken, waardoor het goederen vervoer over het water in plaats van over de weg kan gebeuren. Op macroniveau, wanneer men het wegennetwerk op grotere schaal bekijkt, zal een verhoogde scheepvaart leiden tot minder vrachtwagens op de weg en bijgevolg een betere doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Op microniveau zullen er nog steeds vrachtwagens gebruikt worden voor het aan- en afvoeren van de goederen. Aanvullend zal een verhoging van de scheepsvaart een capaciteitsafname voor de Trianonlaan en Bieststraat tot gevolg hebben door de opening van de bruggen. De Trianonlaan kampt in de huidige situatie reeds met een overbezetting, waardoor een vermindering van de capaciteit op deze weg een sterk negatief effect teweegbrengt tijdens de piekuren.

Wanneer men overgaat tot een verhoging van de scheepsvaart, zal dit buiten de piekuren moeten gebeuren. Dit kan bijvoorbeeld opgevangen worden door hierover afspraken te maken met de betreffende bedrijven. Tijdens de piekuren weegt de capaciteitsafname ter hoogte van de Trianonlaan en Bieststraat niet op tegen de afname in vrachtwagenbewegingen op deze secties.

#### **Mogelijke maatregelen – niveau PRUP**

Op basis van de huidige beschikbare gegevens en de geplande ontwikkelingen leidt een uitbreiding van de bedrijvigheid tot zware afwikkelingsproblemen op het wegennet tijdens de vrijdagavondspits. De autonome ontwikkeling van de bedrijvigheid dient daarom eerst plaats te

vinden alvorens verdere uitbreidingen worden toegestaan. Na autonome ontwikkeling dient de verkeerssituatie herbekeken te worden. Het kruispunt 'Den Tip' zal dan eveneens heringericht zijn, waardoor de mogelijke capaciteitstoename mee in rekening gebracht kan worden. Deze evaluatie dient gepaard te gaan met een algemene visie en verkeersstudie voor de grotere regio.

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

In de voorschriften wordt ingeschreven dat de uitbreidingzone (20 ha) pas ontwikkelbaar wordt, nadat minimaal 2/3 van de oppervlakte van de reconversiegebieden binnen de bestaande bedrijventone (aangeduid op grafisch plan) is ontwikkeld. Daarnaast wordt ook opgelegd dat er een nieuw mobiliteitseffectenrapport (MOBER) dient opgemaakt te worden, vooraleer de uitbreidingzone kan worden aangesneden.

## 5.2 Geluid

Indien er van uitgegaan wordt dat de bedrijven sowieso aan de grenswaarden voor een nieuwe inrichting conform VLAREM II voldoen, wordt er voor de woningen langs de drukke gewestwegen – ten gevolge de nieuwe bedrijven (op bestaande bedrijventerreinen en de uitbreiding) – nauwelijks een effect op het huidige (hoge) omgevingsgeluid verwacht.

Daarentegen moet wel bijzonder aandacht besteed worden aan de woningen in de nabijgelegen woonstraten zoals de Vekestraat en vooral de Oudestraat. De uitbreiding van het bedrijventerrein kan hier wel degelijk een significant negatief effect hebben. Daarom zijn maatregelen aan de geluidsemisatie en in de overdracht noodzakelijk.

De toename van het verkeer is niet van die aard dat er een verhoging van het omgevingsgeluid van meer dan 1 dB(A) wordt verwacht. Vermits de verkeersintensiteiten op de gewestwegen nu al zeer hoog zijn, en bijgevolg ook het wegverkeersgeluid, zijn er geen effecten van het extra wegverkeer te verwachten.

#### **Maatregelen – niveau PRUP**

- Grondnam van minstens 5 m hoog voorzien op 50 m (bufferzone) van de grens;
- Voor bedrijven die ook 's avonds en 's nachts in werking zijn een afstand van 100 m tot de grondnam respecteren – totale afstand 150 m inclusief bufferzone;
- Bedrijven zoals energiecentrales, afvalverwerking, puinbrekers, zware industrie zijn qua geluid niet verenigbaar met de opgelegde geluidsemisatie-eisen en bijgevolg ook niet mogelijk op de uitbreiding, tenzij men aan de hand van een geluidsstudie toch kan aantonen dat voldaan wordt aan de grenswaarde voor de nachtperiode.



- Bij een volledige invulling van de uitbreiding is het behouden van de woningen in de Vekestraat niet wenselijk op basis van de geluidsemisatie die in het MER werd gehanteerd.

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

Er wordt niet geroopt voor een volledige uitbreiding. De uitbreiding voor regionale bedrijvigheid wordt beperkt tot 20 ha. Er worden brede buffers voorzien (min 50 m) naar de woonzone toe. De inrichtingvoorschriften leggen de realisatie van een akoestische buffering (grondwal en/of geluidsscherm en/of breed en dicht beplant bos) op en sluiten bedrijfsactiviteiten met een hoge geluidsemisatie uit.

### 5.3 Lucht

Zowel in de actuele situatie, situatie bij autonome ontwikkeling als na realisatie van het plan (situatie 2015) wordt aan de actueel vastgelegde huidige en toekomstige grenswaarden voldaan, behoudens langsheen de Haachtsesteenweg te Steenokkerzeel.

Rekening houdend met de modelwaarden voor 2020 (die gekenmerkt worden door een verhoogde onzekerheid), zou op dat ogenblik ook aan de Haachtsesteenweg te Steenokkerzeel wel aan de grenswaarden voldaan worden.

De grootste effecten die door het plan veroorzaakt worden situeren zich op het vlak van verkeer, en dit ten aanzien van NO<sub>2</sub> en ultra fijn stof (dat best kan gekarakteriseerd worden door de parameters aantal deeltjes of EC. Het grootste effect wordt berekend langsheen de Mechelsesteenweg N26 te Boortmeerbeek, zonder dat de grenswaarden evenwel overschreden worden. In de onmiddellijke omgeving van de Haachtsesteenweg N21 te Steenokkerzeel, zorgt de realisatie van het plan wel voor een beperkte toename van de overschrijding van de jaargemiddelde NO<sub>2</sub> grenswaarde met 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

Aangezien de toekomstige invulling van het extra bedrijventerrein niet gekend is, kan geen kwantitatief onderbouwde evaluatie van de extra te verwachten emissies/impact op luchtkwaliteit uitgevoerd worden. De evaluatie omvat dan ook vnl. een kwalitatieve benadering gekoppeld aan potentiële milderende maatregelen. Gezien de beperkte grootte van het extra in te vullen bedrijventerrein kan aangenomen worden dat de effecten van de bedrijfsemisaties tot een beperkt negatief effect kunnen beperkt worden. Zie ook verder.

De impact te wijten aan verwarmingsemisaties bij nieuwbouw, emissies te wijten aan diverse vormen van energieverbruik (bv ventilatie, verlichting,...) kunnen als beperkt beschouwd worden in vergelijking met deze van verkeer, maar kunnen t.o.v. de normaal toegepaste technieken nog verregaand gereduceerd worden.

De maximaal te verwachten cumulatieve effecten en effecten bij ontwikkelingsscenario's kunnen voor nagenoeg alle locaties als verwaarloosbaar tot beperkt beoordeeld worden. Langsheen de Leuvensesteenweg Hever (segment 2) en de Haachtsesteenweg Nederokkerzeel (segment 13) wordt er een relevante bijdrage (score -2) berekend voor NO<sub>2</sub>. Langsheen de Mechelsesteenweg N26 te Boortmeerbeek wordt echter wel een belangrijke bijdrage (score -3) inzake NO<sub>2</sub> berekend, waardoor milderende maatregelen aangewezen zijn, niettegenstaande er geen overschrijdingen van grenswaarden verwacht worden. Bij de andere planscenario's zijn de effecten nog beperkter. Bij het scenario "na PRUP consolidatie kleinhandel + 15%" kunnen de effecten als verwaarloosbaar tot beperkt aanzien worden. Deze beperkte impact situeert zich enkel langsheen de Mechelsesteenweg N26 te Boortmeerbeek.

Globaal gezien kan het effect op de luchtkwaliteit bij realisatie van het plan ingeschat worden op matig negatief (score -2). Mits het nemen van maatregelen op het vlak van mobiliteit en doorstroming (zie milderende maatregelen mens-mobiliteit, zou het effect naar een beperkt negatief effect kunnen gereduceerd worden (score -1).

#### **Maatregelen – niveau PRUP**

Gezien voor een aantal wegsegmenten een relevante tot belangrijke impact op de luchtkwaliteit verwacht wordt, zonder dat hierbij (bijkomende) overschrijdingen van luchtkwaliteitsdoelstellingen te verwachten zijn, worden milderende maatregelen noodzakelijk geacht.

Ook in het kader van het streven naar emissiebeperkingen (bv kader van NEC/Kyoto) en het feit dat de doelstellingen geformuleerd door de WGO inzake fijn stof voor alle gebieden overschreden worden, kunnen bijkomende milderende maatregelen aangewezen zijn. Hiertoe kan voorgesteld worden om:

- maatregelen te nemen om de doorstroming zo optimaal mogelijk te maken en zo weinig mogelijk start/stops te veroorzaken;
- maatregelen ter beperking van wegverkeer door stimuleren van openbaar vervoer en fietsverkeer zijn eveneens aangewezen;
- modal shift.

Voor praktische invulling kan verwezen worden naar de discipline mens/mobiliteit. Bij onderzoek naar verschillende ontsluitingsvarianten kan gesteld worden dat die variant waarbij de beste doorstroming bekomen wordt op mobiliteitsvlak ook naar impact op de luchtkwaliteit het best zal scoren.

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

Cf. mens - mobiliteit

Voor activiteiten die gekenmerkt worden door moeilijk te beperken emissies, zelfs bij toepassing van BBT, kan door het hanteren van zoneringsmaatregelen niet de emissie, maar wel de impact beperkt worden. Typische bedrijvigheden die hiervoor in aanmerking komen zijn deze die aanleiding vormen tot (vnl. diffuse) geur en (grof) stofemissies. Voor dergelijke emissies is het hanteren van een voldoende grote afstand tot de bewoning een reële mogelijkheid om de impact afdoende te beperken. Ook het voorzien van voldoende brede bufferstroken (met beplanting) kan de impact (van stofemissies) aanzienlijk beperken.

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

Naar de woonzones toe worden in de inrichtingsvoorschriften brede bufferzones opgelegd (minimaal 50 m).

### 5.4 Bodem

Bij de inrichting van de uitbreidingszones met industriële gebouwen, wegenis, buffers, e.d. kan het bestaande terrein vergraven worden. Ook binnen het bestaande industriegebied zijn nog zones gelegen die geen harde functie hebben en waar verstoring zal optreden bij de ontwikkeling ervan. Deze impact op het **bodemprofiel** is sowieso beperkt in omvang: Quasi het ganse onderzoeksgebied wordt gekenmerkt door bodems die weinig gevoelig zijn voor profielvernietiging (verbrokkelde textuur-B-horizont).

Verder kan op onverharde zones de bodem verdicht geraken door betreding en bewerking. De bodems binnen zowel het bestaande bedrijventerrein als binnen de uitbreidingszone zijn globaal gevoelig tot zeer gevoelig voor **verdichting**. De impact van verdichting speelt enkel een rol in die zones waar er achteraf een groene invulling of onverharde zone is gepland (voorstel van milderende maatregelen).

Het Quartair is gemiddeld 5m dik. Globaal gezien wordt er niet verwacht dat op het bedrijventerrein ondergrondse constructies worden voorzien dieper dan 5m. Wanneer (enkel per uitzondering te verwachten) een bedrijf toch een diepe constructie zou voorzien, zal tot in het Tertiair (klei of fijn zand) worden gegraven, doch er kan van uit worden gegaan dat enkel de lokale bodemopbouw hierbij verstoord wordt en er geen significante impact op de **bodemopbouw** in de omgeving zal zijn.

Voor het onderzoeksgebied is de draagkracht van de ondergrond erg wisselend van gewoon **draagkrachtig** tot totaal ondraagkrachtig. Een risico van beïnvloeding van de stabiliteit van gebouwen in de omgeving of van inklinking van de bouwput is niet uit te sluiten (voorstel van milderende maatregel).

Er wordt van uitgegaan dat voor de geplande potentieel bodemverontreinigende activiteiten de regelgeving omtrent Vlarebo en milieuvergunningen strikt wordt opgevolgd, waardoor het risico op **bodemverontreiniging** beperkt negatief kan worden beoordeeld. Calamiteiten zijn uiteraard niet uit te sluiten. Om bodemverontreiniging vanuit parkings voor vrachtvervoer en laad- en loszones van bedrijven te vermijden, worden deze best in ondoorlatende materialen aangelegd en wordt het afvloeiend hemelwater best opgevangen en over een koolwaterstof-afscheider geleid (voorstel van milderende maatregel).

Vanuit de discipline bodem kan gesteld worden dat de het **PRUP haalbaar** is voor het milieu en dit zowel in het bestaande bedrijventerrein als in de uitbreidingszone. Rond bodembescherming wordt er naar het PRUP toe een randvoorwaarde inzake verharding voorgesteld. Er is **geen monitoring** aangewezen.

#### **Maatregelen – niveau PRUP**

Om verontreiniging van de ondergrond te minimaliseren wordt in zones waar dit om milieuredenen nodig is (bijvoorbeeld parkings en laad- en loszones voor vrachtwagens of stallingen/stockage in open lucht) de verharding aangelegd in ondoordringbaar materiaal.

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

Deze maatregel wordt als voorschrift opgenomen in de inrichtingvoorschriften van de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein.

### 5.5 Water

Ten gevolge van de wijziging in de verharding (door de constructie van gebouwen/parking en aanleg van wegenis) kan verdroging optreden door de inperking van de mogelijkheden voor de rechtstreekse infiltratie van hemelwater en/of de versnelde afvoer van water naar de waterloop.

Het onderzoeksgebied ter hoogte van de bestaande bedrijvenzone is quasi volledig verhard en hier is er weinig **infiltratie** mogelijk. Er kan voor deze bestaande bedrijvenzone worden verondersteld dat er op korte termijn weinig veranderd aan de infiltratiemogelijkheden. Bij het oprichten van nieuwe bedrijven zal de negatieve impact van nieuwe verhardingen evenwel gecompenseerd worden door het maximale hergebruik en infiltratie (bijv. via grachten, een wadi, een infiltratievoorziening of de aanleg van buffervoorzieningen). Bij optimalisatie en vernieuwing van het terrein zal immers de provinciale verordening inzake afkoppeling van hemelwater van daken en verharde oppervlakten dienen te worden gevolgd, waardoor kan worden verwacht dat de toestand dezelfde blijft als de bestaande ofwel tot een verbeterde infiltratie zal leiden. Dit wordt positief beoordeeld.

In de uitbreidingszones voor bedrijventerrein – die in de huidige toestand doorgaans onverhard zijn – zal de rechtstreekse infiltratie daarentegen sterk worden ingeperkt: enerzijds zullen de nieuwe gebouwen en verhardingen zorgen voor verminderde infiltratiemogelijkheden en anderzijds zullen de bedrijven alleszins een deel van het water moeten herbruiken zodat er een zekere hoeveelheid niet meer zal infiltreren. Dit betekent een vermindering van de grondwatervoeding. De condities van het terrein/de ondergrond is deels gunstig voor **infiltratie** (rechtstreeks of m.b.v. speciaal daarvoor voorziene constructies). Anderzijds zijn eveneens grote delen minder of niet geschikt voor infiltratie wegens te nat. Het effect van grondwatervoeding wordt matig negatief beoordeeld rekening houdend met de matige kwetsbaarheid (een gedeelte van het plangebied is minder geschikt voor infiltratie) en de matige omvang.

In het geval er ondergrondse constructies worden opgetrokken (slechts in enkele gevallen te verwachten: veelal grote logistieke bedrijfshallen/magazijnen en elders lokaal), worden er plaatselijke - doch geen aanzienlijke - effecten verwacht op de **grondwaterstroming**. Onder bepaalde voorwaarden (lengte/diepte van ondergrondse constructies) dient voor de bouw van ondergrondse constructies advies te worden gevraagd bij de bevoegde instantie.

Eventueel nieuwe **grondwaterwinnings** (niet uit te sluiten bij productiebedrijven) kunnen mogelijks een invloed uitoefenen op bestaande winningen. Er wordt geen aanzienlijke invloed verwacht op mogelijks voorkomende kwelstromen ten zuiden van het kanaal. In ieder geval dienen eventuele vergunningen voor grondwaterwinnings door bedrijven onderworpen te worden aan de vergunningsplicht en dienen eventuele significante effecten op grondwatervoorraden of kwelstromen via deze weg uitgesloten te worden. Tijdens het aanvragen van de vergunning zal namelijk advies dienen te worden gevraagd aan de Vlaamse Milieumaatschappij.

Er worden geen rechtstreekse effecten verwacht op de **structuurkwaliteit** van waterlopen. Momenteel zijn er geen specifieke voorschriften opgelegd rond oeverzones van waterlopen. Op het bedrijventerrein is er echter plaatselijk gebouwd en verhard tot tegen of vlakbij deze waterlopen en tevens in effectief overstromingsgebied. Ten behoeve van de bereikbaarheid van oeverzones, de bescherming van de waterkwaliteit en zelfreinigend vermogen, maar bovenal ten behoeve van het ontwikkelen van natuurlijke oeverzones aan waterlopen en de rechtstreekse effecten van **waterberging**, dienen hiervoor voorschriften te worden voorzien binnen de huidige bedrijventerrein (alook voor de Leigracht in uitbreidingsgebied). De vallei wordt bij voorkeur gevrijwaard (in de toekomst bij vergunningen voor herbouw)..

De bijkomende verharde oppervlakte kan een versnelde afvoer van hemelwater tot gevolg hebben. Er zijn momenteel reeds capaciteitsproblemen in de afwatering in het studiegebied. Indien het hemelwater wordt hergebruikt/geïnfiltreerd/gebufferd rekening houdend met de provinciale verordening en de voorschriften van de waterlopenbeheerders, worden geen significant negatieve effecten meer verwacht op de **capaciteit** van de ontvangende waterlopen. Er worden wel een aantal randvoorwaarden vooropgesteld voor opname in het PRUP.

Effecten van afvalwater op **oppervlaktewaterkwaliteit** zijn – wegens onvolledige **afvalwaterzuiveringsinfrastructuur** - niet uit te sluiten. In principe zullen in de toekomst waarschijnlijk de mogelijkheden worden gegeven om aan te sluiten en te zuiveren. Alleszins dient bij nieuwe ontwikkeling vooraf advies en goedkeuring te worden gevraagd aan de beheerders van de afvalwaterinfrastructuren en aan de VMM. Zij kunnen altijd bijkomende voorwaarden opleggen.

#### **Mogelijke maatregelen – niveau PRUP**

Op plan en/of in de voorschriften van het PRUP dient een **zone voor oeverontwikkeling/reservatiezone** waterloop met oeverontwikkeling (al dan niet in overdruk) te worden aangeduid over de waterlopen door het onderzoeksgebied.

- Hierbij zou het inrichten van de noodzakelijke ruimte voor de waterlopen verplicht dienen te worden gesteld;
- Ongeacht de loop van de waterloop, dient langs beide zijden een zone van minimaal 5 meter gereserveerd te worden, landinwaarts gemeten van beide oevers vanaf de bovenste rand van het talud van de waterloop of vanaf het einde van de oeverzone. In geval van verlegging van de natuurlijke waterloop, blijven steeds de voorschriften met betrekking tot de 5 meter brede zone voor oeverontwikkeling/reservatiezone van beide oevers geldig.
- Eventueel kan voor de waterlopen met meer uitgesproken structuurkwaliteit bekeken worden of de zone van 5m kan worden uitgebreid tot 10m (bijvoorbeeld voor de Weesbeek binnen het onderzoeksgebied).
- Deze zone voor oeverontwikkeling/reservatiezone dient de toegankelijkheid tot de waterloop te verzekeren. Tevens dient de zone bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de oever en het natuurlijke milieu en voor waterbeheersing van de waterlopen in een open bedding.
- Eventueel kan worden bekeken of laagdynamisch recreatief medegebruik van de zone kan toegestaan worden.

- Er wordt nagekeken of verhardingen kunnen worden opgelegd in losse materialen zoals bijv. kiezel.

Aansluitend dient op plan en/of in de voorschriften van het PRUP de **zone voor oeverontwikkeling/reservatiezone** waterloop met oeverontwikkeling (al dan niet in overdruk) te worden uitgebreid voor de Weesbeek. Hier is het belangrijk in het kader van de waterberging en overstromingsproblematiek dat het PRUP de vallei opneemt als aparte bestemming waarbij naar de toekomst toe nieuwe ontwikkelingen (gebouwen/verharding) binnen de vallei niet meer mogelijk worden. Hierbij dient de te vrijwaren zone ruimer te worden ingekleurd dan 10m (rekening houdend met valleisysteem, dtm, overstromingszone, terrein). In principe zou het de bedoeling zijn dat bij het aanvragen van nieuwe vergunningen er geen harde infrastructuur meer mogelijk is binnen deze af te bakenen zone.

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

De waterlopen die door het plangebied lopen worden als overdrukzone 'structurend groenelement waterloop' opgenomen in het PRUP. De zonering wordt op 5 meter landinwaarts, gemeten van beide oevers vanaf de bovenste rand van het talud van de waterloop, langs weerszijden van de waterloop ingetekend. Langs de Weesbeek wordt deze zone vastgelegd op 10 meter, behalve daar waar de bestaande bebouwing dicht op de Weesbeek staat.

Ten behoeve van de **opvang en infiltratie en/of buffering van hemelwater** worden nog een aantal aandachtspunten tot aanvullen van het PRUP geformuleerd:

- Voor gedeelten van de dakoppervlakte of verharde oppervlakte die niet infiltreert in de grond of nuttig wordt gebruikt via de hemelwaterput, wordt verplicht tot het deels inrichten van groendaken. Bij nieuwbouw, uitbreiding of ingrijpende verbouwing dient men nieuwe daken platte daken (<15%) van gebouwen minimaal aan te leggen als extensief groendak.
- De waterlopen/grachten in het studiegebied mogen niet gebruikt of beschouwd worden als buffering.
- De grachten die als buffering dienen mogen niet of slechts bij uitzondering worden overwelfd.
- 

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

Deze maatregelen worden als voorschrift opgenomen in de inrichtingvoorschriften van de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein

## 5.6 Fauna en flora

De uitvoering van het plan kan een impact hebben op de aanwezige natuurwaarden in en in de buurt van het onderzoeksgebied ten gevolge van de uitbreiding van de industriële activiteiten. Biologisch waardevolle en zeer waardevolle biotopen zijn schaars binnen het onderzoeksgebied.

De oppervlakte-inname wordt voor de meeste zones als beperkt negatief beschouwd. Enkel de oppervlakte-inname ter hoogte van de bosrijke cluster in het noordoosten van het plangebied en het verdwijnen van de biologisch waardevolle vegetatie op en langs de kanaaldijk wordt als matig negatief beoordeeld.

Gezien de aanwezigheid van de bestaande infrastructuur wordt er op macroniveau weinig significant negatieve effecten verwacht ten gevolge van versnippering. Het verdwijnen van de opgaande vegetatie langsheen het kanaal kan mogelijk wel negatieve effecten genereren. Ook het verdwijnen van de bosrijke omgeving in de uitbreidingszone kan voor versnippering zorgen, aangezien deze bosrijke omgeving als stapsteen aanzien kan worden tussen grotere bosgebieden in de omgeving. Wat bodemverstoring betreft worden er slechts uiterst beperkte en weinig significante effecten verwacht.

Rustverstoring treedt mogelijk op ter hoogte van het Weisseterbos en de bosrijke omgeving in het zuidoosten van het onderzoeksgebied. Verstoring ten aanzien van het Weisseterbos wordt, gezien het feit dat het bos zich op de andere kanaaloever bevindt, als eerder beperkt ingeschat. Ten gevolge onoordeelkundige verlichting van de terreinen voor bedrijfsactiviteiten zijn negatieve effecten op fauna niet uit te sluiten. Onder meer de zone langs het kanaal is hiervoor gevoeliger. Gepaste maatregelen worden voorgesteld.

Ten gevolge van effecten op de waterhuishouding worden er niet onmiddellijk sterk negatieve effecten verwacht vanuit de discipline fauna en flora. Hierbij zal het wel van belang zijn om de waterlopen binnen het onderzoeksgebied voldoende ruimte te geven en vervuiling van het oppervlaktewater te vermijden. Wat luchtverontreiniging betreft kunnen gelijkaardige conclusies getrokken worden. Door het voorzien van de nodige milderende maatregelen en randvoorwaarden opgelegd vanuit de vergunningverlener, worden er geen significant negatieve effecten verwacht.

### **Mogelijke maatregelen – niveau PRUP**

Volgende maatregelen om de impact op fauna en flora te beperken kunnen worden opgenomen in het PRUP:



- Voorschriften aanvullen dat er naast inheemse soorten bij voorkeur ook gebruik wordt gemaakt van autochtone, streekeigen en inheemse soorten voor de aanplant van de groenschermen, buffers. De buffers bevatten zowel een boom- als struiklaag om een visueel scherm te vormen tussen het onderzoeksgebied en het buitengebied.
- Voorzien van een degelijke bufferzone op de locaties waar het onderzoeksgebied grenst aan het buitengebied. Voornamelijk in de noordoostelijke grens van het onderzoeksgebied Kampenhout-Sas is voldoende buffering noodzakelijk om geluids- en visuele verstoring te beperken. Er wordt een buffer van minstens 25 m, liefst 50 m, vooropgesteld.
- Door de buffers langsheen de noordoostzijde onder de vorm van bos te voorzien kan het verlies aan bos elders in het onderzoeksgebied ter plaatse gecompenseerd worden (zie boscompensatie).
- De bestaande bosrijke omgeving in het noordoosten van het onderzoeksgebied dient maximaal behouden te blijven (zie BWK en boscompensatie).
- Maximaal behoud van kleine landschapselementen zoals de bomenrij met ondergroei langsheen het kanaal, waterlopen en grachten doorheen het gebied. Ook deze dragen bij tot de doorlaatbaarheid van het gebied voor verschillende diersoorten.
- Bij het verwijderen van delen van bomenrijen of andere groene lijnvormige elementen dient bij de stedenbouwkundige vergunning een motivatie te worden gevoegd over de noodzaak ervan en dienen elementen te worden aangebracht die garanderen dat de link tussen ecologische waardevollere zones niet verloren gaat. Het behouden en creëren van verbindingen tussen de groenzones binnen en in de buurt van het onderzoeksgebied via groenschermen in buffers is immers essentieel.
- De PRUP's nemen algemene bepalingen op rond het oordeelkundig plaatsen van verlichting. Bovendien wordt de verlichting 's nachts gedoofd in de zones met een groene invulling.
- Ontwikkeling van de Leigracht als groene corridor doorheen het onderzoeksgebied, aansluitend op het natuurverbindingsgebied ter hoogte van het kanaal.
- Opname van een PRUP-voorschrift rond verlichting om hinder te beperken: zoals de locatie en plaatsing van de verlichting, de keuze van type

verlichting, aangepaste hoogte en het gebruik van aangepaste armaturen met neerwaarts gerichte lichtbronnen (strooilicht vermijden).

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

De voorgestelde maatregelen worden ingeschreven in de inrichtingsvoorschriften binnen voorliggend PRUP. De buffering is vertaald in de intekening van een ruime bufferzone op het grafisch plan in het noordoosten van het plangebied waarin het bestaand bos wordt geïntegreerd. De Leigracht wordt als 'structurerend groenelement waterloop' opgenomen in het PRUP (zie ook water). De andere voorstellen (soortenkeuze en maximaal behoud kleine landschapselementen) zijn geïntegreerd in de inrichtingsvoorschriften.

### 5.7 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Er zijn effecten op **landschapsstructuur** mogelijk door de impact op waterlopen, opgaande begroeiing, ruimte-inname,.... Er zijn binnen de discipline water milderende maatregelen ten behoeve van oeverontwikkeling langs waterlopen voorgesteld. Deze gelden eveneens voor de discipline landschap. Verder zijn de effecten van het verdwijnen van KLE en opgaande begroeiing beoordeeld onder discipline fauna en flora.

De inname van de (resterende) open ruimte binnen het onderzoeksgebied wordt door de uitvoering van dit plan mogelijk gemaakt. In het noordoosten van het onderzoeksgebied komt er nog een relatief bosrijk gebied voor van ca. 12,5 ha. Ook komt tussen het kanaal en de N26 nog een kasteelpark voor. Indien de gebieden zou verdwijnen wordt dit negatief beoordeeld.

Globaal wordt de rechtstreekse invloed op de landschappelijke structuur matig negatief ingeschat indien deze structurelementen zouden verdwijnen. Daarom worden behouds- en milderende maatregelen voorgesteld.

De **erfgoedwaarden** van het huidige landschap binnen het onderzoeksgebied zijn eerder beperkt, aangezien het gebied reeds verstoord is door het bestaande industrie, handelszones en infrastructuur.

Het plan heeft geen invloed op historisch bos (Weisseterbos) of de beschermde monumenten. In Kampenhout-Sas is de buiten het onderzoeksgebied gelegen sluis, sluiswachterwoning en omgeving beschermd als dorpsgezicht. Er is nu reeds een visuele interferentie met de bestaande bedrijfzone. Het RUP kan in haar voorschriften voor het huidige industrieterrein extra aandacht besteden aan het feit dat bijkomende ontwikkeling hier enkel kan indien dit in

relatie staat tot de erfgoedwaarde van de sluis. Alleszins zal bij een ontwikkeling verplicht advies worden gevraagd aan Onroerend Erfgoed.

Ten gevolge de uitbreiding van industrie zal het bodemprofiel vergraven/vernietigd worden. Daarbij bestaat een potentiële kans op het verstoren van **archeologische relict**en indien deze aanwezig zouden zijn. Het is momenteel onduidelijk wat de aard, omvang en gaafheid is van eventuele archeologische waarden, waardoor kan worden aangenomen dat deze (beperkt) aanwezig kunnen zijn.

#### **Maatregelen – niveau PRUP**

Voorschriften rond oeverontwikkeling van waterlopen: zie water.

Voorschriften rond het maximaal behouden van KLE's en opgaand groen: zie fauna en flora.

In Kampenhout-Sas is de buiten het onderzoeksgebied gelegen sluis, sluiswachterwoning en omgeving beschermd als dorpsgezicht. Er is nu reeds een visuele interferentie met de bestaande bedrijventoneelzone. Het RUP kan in haar voorschriften voor het huidige industrieterrein extra aandacht besteden aan het feit dat bijkomende ontwikkeling hier enkel kan indien dit in relatie staat tot de erfgoedwaarde van de sluis. Alleszins zal bij een ontwikkeling verplicht advies worden gevraagd aan Onroerend Erfgoed.

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

zie water en fauna en flora

### 5.8 Mens – sociaalorganisatorische & ruimtelijke aspecten, hinder

De **woonfunctie** blijft behouden. Er is geen betekenisvolle invloed op **fietsroutes**.

De **landbouwfunctie** ter hoogte van de niet ingevulde percelen in industriegebied en volledig binnen de uitbreidingen wordt ontnomen. De effecten hiervan zijn ingeschat rekening houdend met aspecten zoals voorkomen landbouwgebruik, de landbouwgeschiktheid van de percelen, de waardering volgens de Landbouwtyperingskaart, de ligging ten aanzien van herbevestigde agrarische structuur (HAG), invloed op bedrijfszetels. Een combinatie van deze factoren betekent dat het effect beperkt negatief wordt ingeschat voor de percelen in bestaande bedrijventoneel. Binnen de uitbreidingszone wordt de impact op landbouw matig tot sterk negatief ingeschat.

De vooropgestelde ruimtelijke optimalisatie van de handel in een ander PRUP zal ook de belevingswaarde in de bedrijventoneelzone langs de N26 ten goede komen.

Het open en agrarisch karakter van de noordelijk gelegen uitbreidingszone zal grotendeels worden ingenomen door bedrijvzone. De impact op de **belevingswaarde** vanuit de bewoners in de Oudestraat en tevens vanuit de Vekestraat is onvermijdelijk. Het PRUP zal een voldoende dense en brede (minimum 25m) buffering moeten voorzien over de volledige grenszone om een deel van de negatieve impact te compenseren.

Globaal gezien wordt nauwelijks een effect verwacht op het huidige (hoge) omgevingsgeluid tengevolge verkeer. Anderzijds dient er ten behoeve van **hinder en gezondheid** wel bijzondere aandacht uit te gaan ter bescherming van de meest nabij gelegen woningen van de uitbreidingszone voor bedrijvigheid (Vekestraat en Oudestraat).

Het inpassen van maatregelen zoals doorgerekend in de discipline geluid (buffering, aarden wal, opname Vekestraat in bufferzone, weren geluidruchtige activiteiten in de invloedzone van woongebied,...) zal noodzakelijk zijn.

In de discipline lucht is aangetoond dat de impact die bij de realisatie van het plan ontstaat op basis van de berekende extra bijdrage van het extra gegenereerd verkeer als verwaarloosbaar tot beperkt aanzien kan worden, uitgezonderd op 1 relevante wegsectie: langsheen de Mechelsesteenweg te Boortmeerbeek. Hier wordt een belangrijke bijdrage inzake NO<sub>2</sub> berekend, waardoor milderende maatregelen (zonering, verkeersmaatregelen t.b.v. een betere doorstroming, ...) aangewezen zijn, niettegenstaande er geen overschrijdingen van grenswaarden verwacht worden. Maatregelen zullen dan ook de hinder en gezondheidseffecten opnieuw inperken.

Er zijn geen effecten inzake **veiligheid** te verwachten.

#### **Maatregelen – niveau PRUP**

Voldoende dense en brede (minimaal 25m) buffering voorzien ten aanzien van bewoning.

#### **Vertaling in voorliggend PRUP**

Er wordt een voldoende buffering (min 50 m ten aanzien van de woningen) opgelegd in de inrichtingsvoorschriften.

Alle maatregelen vermeld onder de disciplines geluid en lucht zijn ook van belang voor mens hinder&gezondheid.

## 5.9 Watertoets

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid stelt een verplichte watertoets voorop.

Om de bergingcapaciteit van het valleigebied te vrijwaren moeten verhardingen en wegenis worden aangelegd met behulp van waterdoorlatende materialen. Mogelijke schadelijke effecten en reductie aan infiltratiemogelijkheden zijn aldus minimaal. Hergebruik en buffering van hemelwater staat voorop.

De provinciale en gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen inzake afkoppeling van hemelwater blijven van kracht binnen het plangebied van het RUP.

De 5 meter-zone die ten behoeve van het onderhoud van de onbevaarbare waterlopen langs beide oevers dient te worden vrijgehouden van elke bebouwing/constructie, is onontbeerlijk voor het kunnen uitvoeren van werken aan de waterloop. Deze strook langs de waterloop heeft bovendien een belangrijke functie als buffer tegen instromende nutriënten of sediment, en biedt de waterloop tevens de nodige ruimte voor het ontwikkelen van een natuurlijke structuur. Deze zone is een openbare erfdienstbaarheid.

In RUP zal opgenomen worden dat langsheen waterlopen een strook van 5 m toegankelijk dient te blijven in functie van het beheer van de waterlopen.

## 6. GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

### 6.1 Ruimtelijke ontwikkelingsprincipes

De ruimtelijke visievorming heeft tot doel om een aantal principes van de toekomstige en gewenste ontwikkeling van het gebied vast te leggen.

De ruimtelijke visievorming is opgebouwd aan de hand van verschillende ontwikkelingsprincipes die voor het gehele gebied van toepassing zijn. Deze ontwikkelingsprincipes hebben betrekking op:

- de ontsluiting van het gebied;
- de Leigracht die door de bedrijvsite loopt en structuurbepalend is;
- het kanaal als mogelijkheid tot watergebonden bedrijvigheid;
- het rekening houden met de omgeving, meer bepaald de omliggende woningen en de biologisch waardevolle gebieden;
- de kwalitatieve ontwikkeling van het gebied.

Het gebied wordt afgebakend door het kanaal, de Pontstraat, de Leuvensesteenweg, de Laarstraat, de Oudestraat, camping Véronique en de bestaande grens tussen industriegebied en landbouwgebied ten zuiden van het Kanaal Leuven-Dijle zoals voorzien op het Gewestplan Halle-Asse-Vilvoorde dd. 7 maart 1977.

De bestaande bedrijvzones (industriegebied en kmo-zones op het gewestplan worden herbevestigd als respectievelijk gemengd regionale en gemengd lokale bedrijvzones. Voor de bestaande kmo-zone langs het kanaal op grondgebied Kampenhout wordt de zonering aangepast aan de effectieve toestand op het terrein (aanwezigheid grootschalige bedrijfsactiviteiten op regionaal niveau). De grens tussen regionale (industrieterrein) en lokale (kmo-zone) bedrijvzones schuift daarom naar het zuiden.

Vanuit het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant wordt gestreefd naar uitbreiding van de bedrijvzone met circa 25 ha (streefcijfer, minimaal 15 ha). Bij de uitbreiding is rekening gehouden moeten worden met de belangrijke natuurwaarden ten zuiden van het kanaal. Uitbreiding in deze richting wordt uitgesloten. Naast uitbreiding wordt differentiatie van het huidige bedrijventerrein beoogd. Langs het kanaal moeten watergebonden bedrijvigheid meer kansen krijgen. Uitbreidingsmogelijkheden voor kleinhandel worden beperkt. Bedrijfsactiviteiten met een grote milieubelasting worden uitgesloten.

Seveso-bedrijven en afvalverwerkingsactiviteiten die betrekking hebben op het verwijderen van afvalstoffen worden uitgesloten binnen de bedrijvzones in het bijzonder economisch knooppunt, omwille van de mensrisico's die de inplanting van dit type bedrijvigheid heeft in een zone omgeven door woongebieden en deels bestaande uit voorzieningen met hoge bezoekersaantallen (winkels).

## 6.2 Planaspecten

### Accommodatie lokale bedrijvigheid Kampenhout-Boortmeerbeek

Op vraag van de gemeenten Boortmeerbeek en Kampenhout worden binnen het plangebied ook ontwikkelingsopties voor lokale bedrijvigheid ingeschreven.

De gemeente Boortmeerbeek gaat er in haar gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van uit dat de lokale behoefte kan opgevangen worden aan Kampenhout-Sas (p 49). De provincie gaat in op deze vraag en voorziet een uitbreiding van 5 ha aansluitend bij de bestaande kmo-zone aan de Laarstraat. Op het grondgebied van de gemeente Kampenhout wordt de bestaande kmo-zone gedeeltelijk omgezet en herbevestigd als zone voor lokaal bedrijventerrein. Het gaat hier dus niet om een bestemmingswijziging.

Om deze opties te kunnen meenemen zullen de gemeenten hun bevoegdheid inzake de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor lokale bedrijvzones delegeren aan de provincie conform art 2.2.1 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening uiterlijk op de plenaire vergadering.

### Differentiatie bedrijvzone

Gelet op de ligging ten opzichte van de bestaande woonzones worden in de bestemmingsvoorschriften milieubelastende bedrijven uitgesloten: met name afvalverbrandingsactiviteiten en inrichtingen als bedoeld in art. 3§1 1e lid van de 'Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken' (zogenaamde Seveso-bedrijven) worden uitgesloten in de bedrijvzones omwille van de directe nabijheid van de kernen Haacht-Station en Boortmeerbeek en de bestaande woonzones die aansluiten op de bedrijvzones. Het diverse en gemengde karakter van het gebied maken dat het gebied ongeschikt is voor afvalverbrandingsactiviteiten.

De inplanting van Seveso-bedrijven wordt niet wenselijk geacht in Kampenhout-Sas. Het is een gebied met een sterke verweving van verschillende typen bedrijfsactiviteiten met verspreid liggende woningen en concentraties van winkels. De bedrijvzone wordt tevens omgeven door

woonlinten. Omwille van de mensrisico's die de inplanting van Seveso-bedrijven heeft in een zone omgeven door woongebieden en deels bestaande uit voorzieningen met hoge bezoekersaantallen (winkels), wordt dit type bedrijvigheid uitgesloten.

De mogelijke milieubelasting van afvalverwerkingsactiviteiten maakt het niet wenselijk om deze toe te laten op het volledige bedrijventerrein. Om deze reden wordt een differentiatie ingebouwd tussen enerzijds de bestaande bedrijvenczones van het gewestplan die reeds ontwikkeld of in ontwikkeling zijn en anderzijds de uitbreidingszones B1 en B2 en de zone A2 die nog ontwikkeld moet worden. Binnen de eerste zones zijn momenteel reeds meerdere bedrijven actief in opslag, overslag en recyclage van afvalstoffen. De bestaande mogelijkheden worden hier behouden. Dit neemt niet weg dat de vergunningverlenende overheid op basis van de specifieke kenmerken van de plaats van een aanvraag in de bedrijvenczone de afvalverwerkingsactiviteiten niet kan vergunnen of vergunnen onder voorwaarden. Voor de uitbreiding, inclusief de zone A2 die nog ontwikkeld moet worden, wordt afvalverwerking uitgesloten.

#### Ontwikkelingsprincipes ontsluiting

De infrastructuur zijn bepalend voor de ontwikkeling binnen het projectgebied. Ingrepen in structurele dragers zullen de ontwikkelingen sturen. Om de kansen van het gebied te optimaliseren wordt maximaal ingezet op multimodaliteit. In de eerste plaats wordt hierbij gedacht aan het transport over het kanaal, maar ook de inzet van het openbaar vervoer kan hierin een belangrijk alternatief zijn voor het wagen- en vrachtverkeer. Naast openbaar en/of collectief vervoer, verdient de zachte weggebruiker de nodige aandacht. In dit verband zal de provincie vanuit het flankerend beleid de langzaamverkeersverbindingen tussen Haacht-Station en Kampenhout-Sas optimaliseren.

#### Bovenlokale verbinding naar het hoofdwegennet

De bovenlokale ontsluiting van het gebied wordt gericht op de secundaire wegen N21 en N26. De kruising van de gewestwegen N21 en N26 gebeurt ter hoogte van Kampenhout-Sas via een dubbel rotondecomplex.

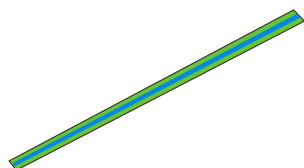
#### Interne ontsluiting

Langs de N26 zijn voornamelijk handelsactiviteiten gevestigd die rechtstreeks op de gewestweg uitgeven. Ventwegen moeten voor een vlottere verkeersafwikkeling zorgen. Binnen de bedrijvenczone wordt een hoofdontsluitingsweg voorzien, die zowel langs de N21 ontsloten wordt als twee aantakkingen krijgt die uitgeven op de N26. Dit gebeurt via bestaande wegen die zullen opgewaarderd worden: de Vekestraat en de Industrieweg.



#### Watergebonden bedrijvigheid

Het kanaal biedt kansen tot watergebonden bedrijvigheid. Het kanaal Leuven-Dijle is een bevaarbare waterloop die gedimensioneerd is voor scheepvaart tot 600 ton. Ter hoogte van het sas ligt een terrein, waarvoor Waterwegen en Zeekanaal de intentie heeft om het te ontwikkelen voor overslag tussen kanaal en andere transportmodi. W&Z heeft nog geen zakelijk rechten op deze eigendommen. In de plan-MER is de optie onderzocht om deze zone tussen het kanaal en de steenweg te reserveren voor watergebonden bedrijvigheid. Gelet op de ruimtevraag van watergebonden bedrijvigheid is de verwachting dat een verbod op een ander type bedrijvigheid zou leiden tot onderbenutting van de zone langs het kanaal. Dit is vanuit zuinig ruimtegebruik niet wenselijk. Bovendien zou een sterke toename van transport over water leiden tot congestieproblemen op het secundaire wegennet door de beperkingen die de bruggen over het kanaal met zich meebrengen (cf. hoofdstuk 5.1 en plan-MER als bijlage). De optie om deze zone te reserveren voor watergebonden bedrijvigheid is dan ook voorlopig verlaten in het PRUP. Watergebonden bedrijvigheid blijft mogelijk, maar wordt niet verplichtend gemaakt. Na uitwerking van maatregelen en investeringen op het wegennet om de congestieproblemen op te lossen, kan worden overwogen de zone tussen het kanaal en de steenweg te reserveren voor watergebonden bedrijvigheid en kan een herziening van het PRUP aan de orde worden gesteld.



#### Leigracht als structurerende waterloop

Ongeveer midden in de site loopt de Leigracht, die uitmondt in de Weesbeek. Deze gracht is structurerend voor de inrichting van het terrein en kan gebruikt worden als afwateringsgracht voor het bufferbekken. Een bufferbekken wordt voorzien in de middenberm van de hoofdontsluitingsweg, waarop alle bedrijven hun watersysteem kunnen aantakken. Deze middenberm wordt meteen ook met openbaar groen aangelegd.

#### Buffering naar de woonzones

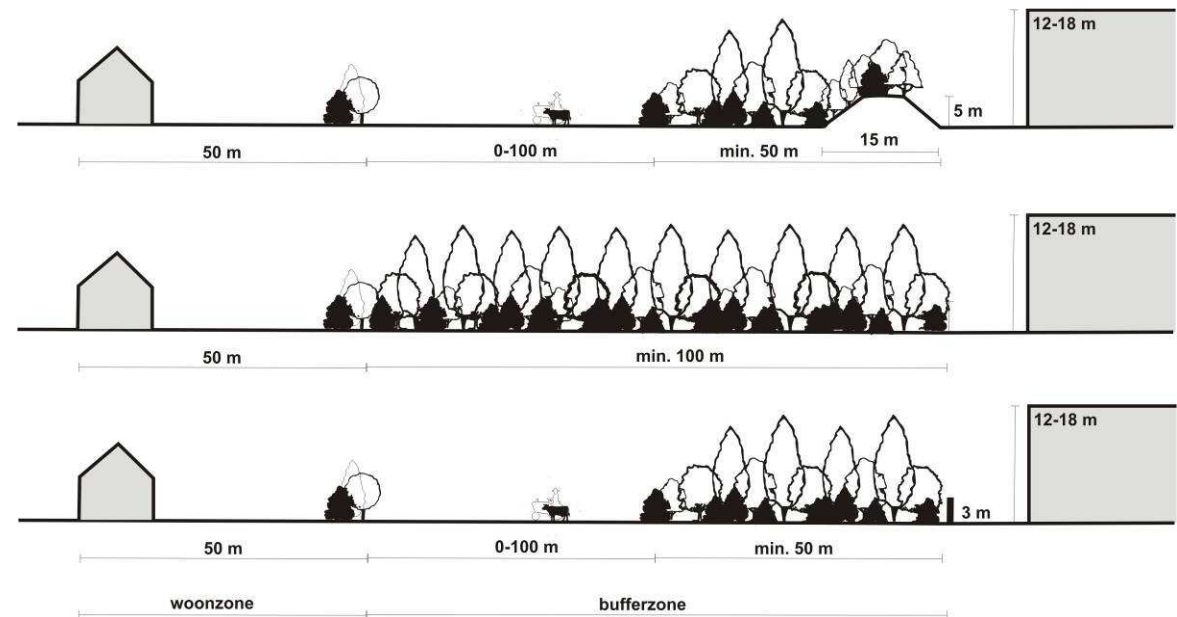
Naar de aangrenzende woonzones wordt een groenbuffer voorzien waarin de bestaande groenstructuur (bos) mee in opgenomen wordt (cf. hoofdstuk 5). Er wordt uitgegaan van een minimale breedte van 50 m. Om een ruimtelijk logische afbakening te behouden worden de agrarische restgebieden (gewestplan) tussen de bedrijvenzone en de woonzones mee ingekleurd als bufferzone. Op veel plaatsen is de afstand tussen de woningen en de nieuwe bedrijven dan ook groter dan 50 meter.

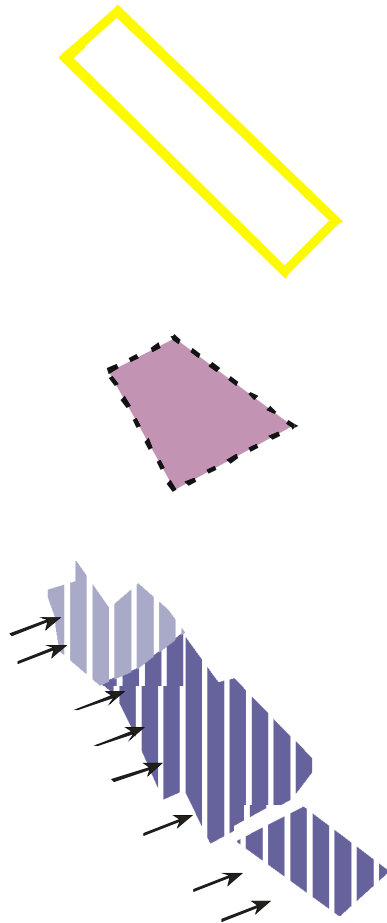
Op de grens van het bedrijventerrein dient een akoestische buffer te worden aangelegd in de vorm van een gronddam, geluidscherm en dichte beplanting, ten laste van de ontwikkelaar van het bedrijventerrein. Buiten deze zone, aangeduid met de overdruk op het grafisch plan, blijven er mogelijkheden voor landbouwactiviteiten, met uitzondering van het oprichten van gebouwen en gelijkaardige constructies. De ontwikkeling van een parkbos moet tevens een visuele buffer

vormen tussen de bedrijvzone en de woonzones. Het gemengd openruimtegebied zal ook een recreatieve functie vervullen, daarom kunnen ook lokale recreatieve voorzieningen worden ingeplant.

De bufferzone moet een overgang vormen tussen het bedrijventerrein en de woonzones. De buffer heeft als doel de visuele en geluidshinder van de bedrijfsgebouwen en activiteiten te minimaliseren. De buffer moet als een landschappelijk verzorgde zone aangelegd worden, waarbij door een correcte keuze van type en plaats van aanplantingen een visueel scherm tussen bedrijvzone en aanpalende woningen gegarandeerd kan worden.

Volgende principeprofielen worden vooropgesteld:





### As voor grootschalige handelsactiviteiten

In het kader van de opmaak van een actieplan voor grootschalige kleinhandelsconcentraties is de consolidatie van de grootschalige kleinhandel ter hoogte van Kampenhout-Sas aangeduid (langsheen de N26). De bedoeling is om twee duidelijke zones af te bakenen waar deze grootschalige kleinhandel op een duurzame wijze ontwikkeld en ontsloten wordt. Dit aspect wordt met een afzonderlijk ruimtelijk uitvoeringsplan geregeld.

### Gemengde bedrijventzone

#### *Fase 1*

Op korte termijn wordt het bedrijventerrein geoptimaliseerd en verder ingevuld binnen de bestaande zone voor industrie volgens het gewestplan. De POM en de intercommunales Interleuven en Haviland zullen op korte termijn een deel van de bestaande bedrijventzone Kampenhout-Sas ontwikkelen.

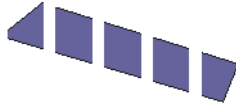
#### *Fase 2*

Er wordt gestreefd naar uitbreiding met 25 ha voor de opvang van bedrijvigheid (5 ha lokaal en 20 ha regionaal). Omwille van de ruimtelijke begrenzingen in oostelijk en zuidelijke richting van het bestaande bedrijventerrein wordt gefocust op de resterende onbebouwde ruimte in noordoostelijke richting, namelijk het gebied vandaag ingetekend als agrarisch gebied op het gewestplan. In de tweede fase wordt het tweede deel van de hoofdontsluitingsweg en het wachtbekken aangelegd.

De uitbreiding van het bedrijventerrein heeft als belangrijke randvoorwaarde de aanleg van een groenbuffer naar de woningen toe. De buffer loopt uit in een bestaand bos dat een recreatieve functie kan krijgen in medegebruik (parkboskarakter).

Omwille van de grote afwikkelingsproblemen op het bovenlokaal wegennet bij gelijktijdige invulling van de reconversiegebieden binnen de bestaande bedrijventzones (fase 1) en de uitbreidingen in fase 2 wordt een fasering ingebouwd. De uitbreidingzone voor regionale bedrijvigheid (20 ha) kan slechts worden aangesneden, nadat de reconversiegebieden binnen de bestaande bedrijventzone (circa 25 ha) voor 2/3 zijn ingevuld én na opmaak van een mobiliteitseffectrapport.

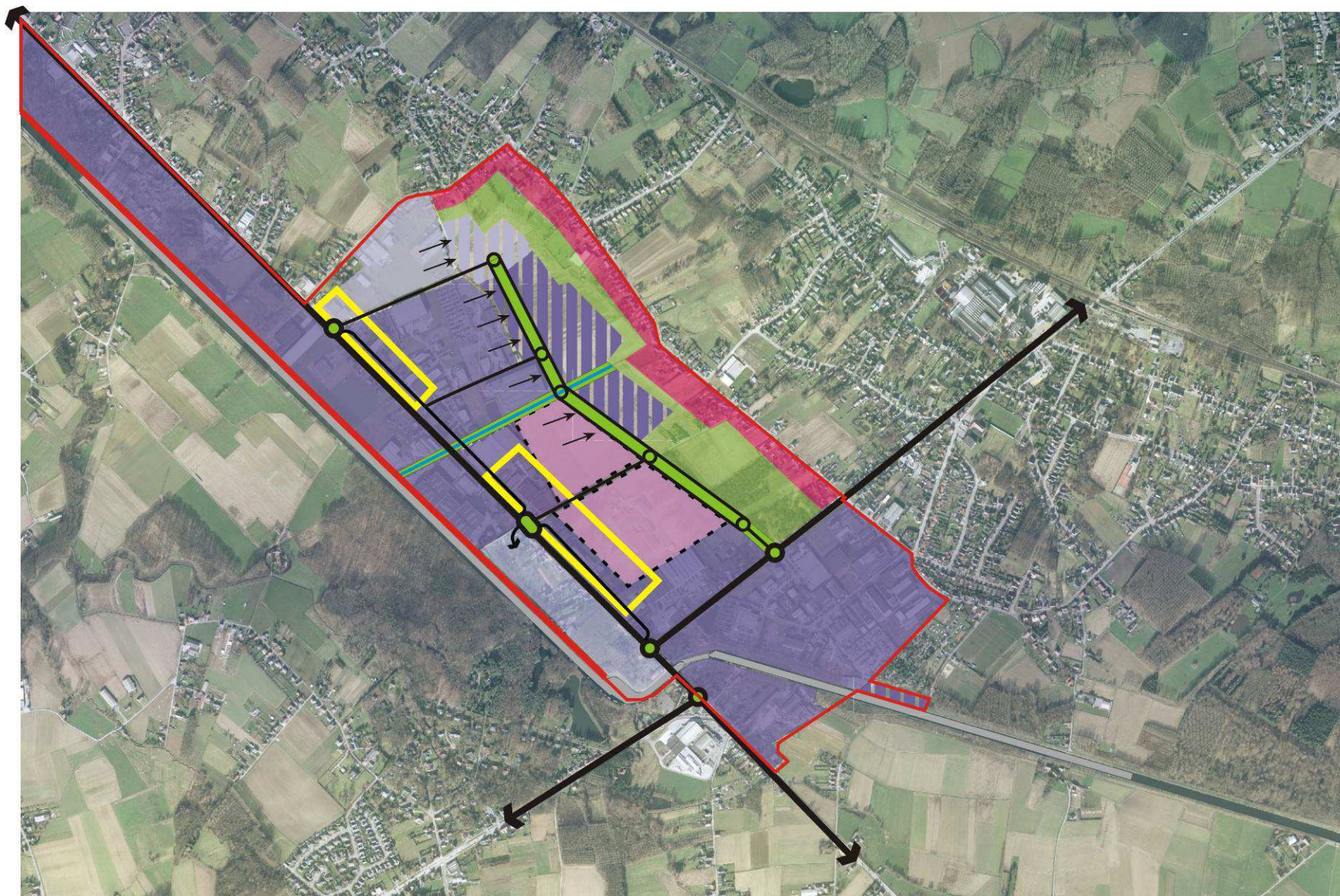
Door keuzes met betrekking tot de noodzakelijk geachte buffering naar woningen wordt het bedrijventerrein uitgebreid met 18 hectare (4 hectare lokaal en 14 hectare regionaal).



#### Planologisch oplossing zonevreemde ligging concessies en kaaimuren

In de uiterst oostelijke hoek van het plangebied, ten noorden van het kanaal, op het terrein ten zuiden van Camping Veronique werd door het Vlaamse Gewest (W&Z) in 1997 een lange termijnconcessie afgeleverd voor de bouw van een kaaimuur en voor het opslaan van allerlei soorten grondstoffen en klinkers. De kaaimuur wordt gebruikt voor het laden en lossen van schepen.

Het betrokken terrein is niet gekadastreerd doch is aanpalend aan de percelen gekadastreerd Sectie A-I sic Afdeling - nr. 75.:1. - 91b en 7Sh2. Het gaat om 1,1 ha. Het gaat hier om een restperceel met als bestemming recreatie en bufferzone volgens het gewestplan. Deze bestemmingen zijn achterhaald. De rest van de buffer- en recreatiezone is opgenomen binnen het PRUP Camping Veronique. Gezien de ligging langs het kanaal, het huidige gebruik, de aanwezige kaaimuur en de naastliggende bestemming wordt dit perceel meegenomen binnen het gemengd regionaal bedrijventerrein.



*FIGUUR: STRUCTUURSCHEETS*

## 7. RUIMTEBALANS

De hoger gestelde gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt geoperationaliseerd door middel van een verkavelingsplan voor de nog niet ontsloten binnengebieden in de bestaande bedrijventone en door middel van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, waarin de bestaande bestemming industriezone wordt verfijnd en de bedrijventone wordt uitgebreid door een herbestemming van landbouwgebied.

Via het RUP worden nieuwe randvoorwaarden opgelegd wat betreft de toegelaten bedrijfsactiviteiten en de gewenste ontsluiting van de zone.

Hoger genoemde structuurschets en krachtlijnen resulteren in volgende bestemmingswijzigingen:

van volgende bestemming volgens het gewestplan:

- industriegebied (138 ha);
- gebied voor ambachtelijk bedrijven (27 ha);
- woongebieden (8 ha);
- agrarisch gebied (43 ha).

naar volgende bestemming volgens het PRUP:

- gemengd regionaal bedrijventerrein (159 ha);
- gemengd lokaal bedrijventerrein (25 ha);
- woongebied (9 ha);
- gemengd openruimtegebied (23 ha).

Per saldo komt er 4 hectare gemengd lokaal bedrijven terrein bij en 14 hectare gemengd regionaal bedrijventerrein.

## 8. BIJLAGEN

- kaarten
- plan-MER

## PROVINCIE VLAAMS-BRABANT

Directie infrastructuur  
dienst ruimtelijke ordening

Vragen naar       Els Van Loon / Matthijs van Ginneken  
Telefoon - fax     016-26 75 07 / 016-26 75 85  
e-mail             ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be  
Dossiernummer    PRJ-2007-04  
Ons kenmerk       IST/RO/projecten/PRUP Kampenhout-Sas  
datum             September 2015



***Versie: definitief vastgesteld***

*Register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn*

**Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas**



Dit ruimtelijk uitvoeringsplan werd, in toepassing van artikels 9 en 10 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot instelling van het register van ruimtelijke planners, opgesteld onder de verantwoordelijkheid van volgende ruimtelijke planners opgenomen in het register:

Matthijs van Ginneken  
Bestuurssecretaris planoloog

Definitief vastgesteld door de Provincieraad op 22 september 2015

Van raadswege:

Marc COLLIER  
provinciegriffier

Chris TAES  
voorzitter

## 1 Inleiding

Een nieuw plan dat een grond een nieuwe of aangepaste bestemming geeft, kan de waarde van die grond beïnvloeden. Planschade, kapitaalschade en gebruikersschade zijn financiële regelingen, waarbij de overheid de waardevermindering van gronden als gevolg van een planwijziging vergoedt. Bij de planbatenregeling betaalt de burger een belasting op de meerwaarde die gronden krijgen door een planwijziging.

Overeenkomstig artikel 2.2.2. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet een ruimtelijk uitvoeringsplan een register bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt aangebracht die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaal- of gebruikersschadecompensatie. Een grafisch register in die zin is weergegeven op de kaart in deze bijlage.

Dit document verschaft uitleg over de items planschade, planbaten, kapitaalschade en gebruikersschade die in het grafisch register worden opgenomen.

Het register heeft slechts een informatieve en indicatieve betekenis. Bij de planopmaak wordt geen onderzoek verricht naar de eigendomsstructuur van de percelen, naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen van planbatenheffing noch naar het voorhanden zijn van uitzonderingsgronden inzake de genoemde vergoedingen. Op de laatste bladzijde van deze bijlage is de legende van het register te vinden.

## 2 Planschade

### Het begrip planschade

De planschaderegeling is een vergoedingsregeling voor eigenaars van gronden die door een bestemmingswijziging minder waard worden. Het moet gaan om een bestemmingswijziging waarbij de grond vóór de wijziging bebouwbaar was, terwijl bouwen of verkavelen na de wijziging niet meer toegelaten is.

### Het bedrag van de vergoeding

De planschadevergoeding bedraagt 80% van de waardevermindering van de grond als gevolg van de bestemmingswijziging.

### Toekenning van planschadevergoeding

Een planschadevergoeding wordt niet automatisch toegekend. De eigenaar die er recht op meent te hebben, dient een planschadevordering in bij de rechtbank van eerste aanleg. De rechtbank beoordeelt of aan de toepassingsvoorwaarden is voldaan en stelt een deskundige aan die een raming maakt van de geleden schade (de waardevermindering).

De aanvraag voor planschadevergoeding moet worden ingediend binnen het jaar, na:

- verkoop van de grond of inbreng in een vennootschap;
- weigering van een vergunning;
- aflevering van een negatief stedenbouwkundig attest.

Het recht op planschadevergoeding vervalt vijf jaar na de inwerkingtreding van het plan.

### Uitzonderingen en vrijstellingen

Een planschadevergoeding wordt slechts toegekend onder voorwaarden. De belangrijkste voorwaarden zijn:

- het perceel moet gelegen zijn aan een uitgeruste weg;
- enkel de eerste 50 meter vanaf die weg komt in aanmerking voor een planschadevergoeding.

Er gelden een aantal uitzonderingen waarin geen planschade verschuldigd is. Zo is er geen recht op een planschadevergoeding in volgende gevallen:

- bij een bouwverbod dat voortvloeit uit een onteigeningsbeslissing;
- wanneer de waardevermindering minder dan 20% bedraagt van de waarde van het perceel.

### Meer informatie over planschade

Meer informatie over de planschaderegeling is te vinden in artikel 2.6.1 tot en met 2.6.3. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De codex kan geraadpleegd worden op [www.ruimtelijkeordering.be](http://www.ruimtelijkeordering.be) onder de rubriek wetgeving.

### 3 Planbaten

#### **Het begrip planbaten**

De planbatenheffing is een belasting op de meerwaarde die een grond krijgt door een bestemmingswijziging. Dat is het geval bij bestemmingswijzigingen waarbij onbebouwde gronden herbestemd worden tot woonzone, zone voor bedrijvigheid of recreatiezone.

#### **Het bedrag van de heffing**

De planbatenheffing bedraagt tussen 1% en 30% van de geschatte meerwaarde van het perceel. De meerwaarde wordt onderverdeeld in opeenvolgende schijven waarop een stijgend percentage tussen 1 en 30 van toepassing is. Hoe groter de meerwaarde, hoe meer die dus belast wordt.

#### **Inning van de planbatenheffing**

De eigenaar van een perceel waarop een planbatenheffing rust, ontvangt een aanslagbiljet van de Vlaamse Belastingdienst. Een heffingsplichtige kan bij de Vlaamse belastingdienst een bezwaar indienen tegen de aanslag. De voorwaarden zijn vermeld op het aanslagbiljet.

De planbaten worden in principe slechts betaald op het moment dat de meerwaarde wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld bij verkoop van de grond of het bebouwen van de grond). Wie vroeger betaalt kan echter een vermindering krijgen.

#### **Uitzonderingen en vrijstellingen**

Op de planbatenregeling gelden een aantal uitzonderingen. Dit zijn de belangrijkste:

- er is geen planbatenheffing verschuldigd, wanneer de bestemmingswijziging die planbaten veroorzaakt, op minder dan 25% van het perceel betrekking heeft of op minder dan 200 m<sup>2</sup>;
- percelen waarop een vergunde zonevreemde woning of bedrijf staat zijn vrijgesteld van planbatenheffing indien de grond wordt bestemd voor woningen of bedrijven;
- er is geen planbatenheffing verschuldigd, wanneer de bestemmingswijziging niet tot gevolg heeft dat voor de grond een verkavelingsvergunning of een stedenbouwkundige vergunning kan verkregen worden.

#### **Meer informatie over planbaten**

Meer informatie over de planbatenregeling is te vinden in artikel 2.6.4. tot een met 2.6.19. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De codex kan geraadpleegd worden op [www.ruimtelijkeordering.be](http://www.ruimtelijkeordering.be) onder de rubriek wetgeving.

## 4 Kapitaalschade

### Het begrip kapitaalschade

Kapitaalschade is de schade die de eigenaar van een landbouwgrond ondervindt als gevolg van:

- een bestemmingswijziging van “landbouw” naar “natuur”, “bos” of “overig groen”;
- het in een plan opnemen van een overdruk die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt;
- het opleggen van een erfdienstbaarheid die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt.

Voor kapitaalschade kan een kapitaalschadecompensatie worden gevraagd.

### Het bedrag van de kapitaalschadecompensatie

De compensatie voor kapitaalschade bedraagt 80% van de waardevermindering.

### Toekenning van de kapitaalschadecompensatie

De kapitaalschadecompensatie wordt niet automatisch toegekend. De eigenaar die er recht op meent te hebben dient een aanvraag in bij de Vlaamse Landmaatschappij.

De aanvraag moet ingediend worden binnen het jaar na de inwerkingtreding van het plan.

### Voorwaarden

- Het perceel heeft een oppervlakte van ten minste 0,5 hectare of behoort tot een groep percelen van dezelfde eigenaar met een totale oppervlakte van tenminste 0,5 hectare.
- Het perceel moet geregistreerd zijn in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem van de landbouwadministratie.

### Meer informatie over kapitaalschadecompensatie

De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. tot en met 6.3.3. van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. De modaliteiten, randvoorwaarden en wijze waarop de vergoedingen bepaald worden zijn geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 houdende de oprichting van de kapitaalschadecommissies en tot regeling van de kapitaalschadecompensatie.

Zowel het Decreet grond- en pandenbeleid als het besluit over de kapitaalschaderegeling zijn terug te vinden op [www.ruimtelijkeordering.be](http://www.ruimtelijkeordering.be) onder de rubriek wetgeving.

De contactgegevens van de VLM zijn terug te vinden via [www.vlm.be](http://www.vlm.be). E-mail naar [vergoedingen@vlm.be](mailto:vergoedingen@vlm.be)

## 5 Gebruikersschade

### Het begrip gebruikersschade

Gebruikersschade is de economische schade die de gebruiker van een landbouwgrond ondervindt als gevolg van:

- een bestemmingswijziging van “landbouw” naar “natuur”, “bos” of “overig groen”;
- het in een plan opnemen van een overdruk die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt;
- het opleggen van een erfdienstbaarheid die de economische aanwending van landbouwgrond beïnvloedt.

Voor gebruikersschade kan een gebruikerscompensatie worden gevraagd.

### Het bedrag van de gebruikerscompensatie

Het bedrag wordt geval per geval berekend op basis van de gegevens die over een perceel en het bedrijf in kwestie zijn opgenomen in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem (GBCS) van de Vlaamse administratie.

### Toekenning van de gebruikerscompensatie

De gebruikerscompensatie wordt niet automatisch toegekend. De gebruiker van landbouwgrond die er recht op meent te hebben, dient een aanvraag in bij de Vlaamse Landmaatschappij. De aanvraag moet ingediend worden binnen het jaar na de inwerkingtreding van het plan.

### Voorwaarden




































- Het perceel heeft een oppervlakte van ten minste 0,5 hectare of behoort tot een groep percelen van dezelfde gebruiker met een totale oppervlakte van tenminste 0,5 hectare.
- Het perceel is geregistreerd in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem van de landbouwadministratie.
- De gebruiker heeft een persoonlijk of zakelijk recht op de grond.
- De gebruiker is als landbouwer geïdentificeerd in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem.
- De gebruiker kan het effectieve gebruik van de grond aantonen op het moment van de inwerkingtreding van het plan.

### Meer informatie over gebruikerscompensatie

De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut. De modaliteiten, de randvoorwaarden en de wijze waarop de vergoedingen bepaald worden zijn geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 houdende vaststelling van een kader voor gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden van openbaar nut.

Zowel het decreet als het besluit van de Vlaamse Regering over gebruikerscompensatie zijn te vinden op [www.codex.vlaanderen.be](http://www.codex.vlaanderen.be). Geef op het zoekscherm de term 'gebruikerscompensatie' in bij 'zoeken op woorden in het opschrift'. De contactgegevens van de VLM zijn terug te vinden via [www.vlm.be](http://www.vlm.be). Email naar [vergoedingen@vlm.be](mailto:vergoedingen@vlm.be).

## 6 Legende

LEGENDE		
<b>planbaten mogelijk</b> (Vlaamse Codex RO art. 2.6.4.)	<b>planschade mogelijk</b>	<b>mogelijke kapitaalschade / gebruikersschade</b> (decreet grond-en pandenbeleid art. 6.2.)
 groen ----> wonen	 bedrijvigheid ----> groen	 landbouw ----> groen
 landbouw ----> wonen	 bedrijvigheid ----> landbouw	
 recreatie ----> wonen	 bedrijvigheid ----> openbaar nut	
 openbaar nut ----> wonen	 bedrijvigheid ----> recreatie	 RUP
 bedrijvigheid ----> wonen	 bedrijvigheid ----> oppervlakedelfstoffen	 4 Deelgebied
 groen ----> bedrijvigheid	 openbaar nut ----> groen	
 landbouw ----> bedrijvigheid	 openbaar nut ----> landbouw	
 recreatie ----> bedrijvigheid	 openbaar nut ----> oppervlakedelfstoffen	
 openbaar nut ----> bedrijvigheid	 recreatie ----> groen	
 openbaar nut ----> recreatie	 recreatie ----> landbouw	
 groen ----> recreatie	 recreatie ----> oppervlakedelfstoffen	
 landbouw ----> recreatie	 wonen ----> bedrijvigheid	
 groen ----> landbouw	 wonen ----> openbaar nut	
 groen ----> oppervlakedelfstoffen	 wonen ----> groen	
 landbouw ----> oppervlakedelfstoffen	 wonen ----> landbouw	
	 wonen ----> recreatie	
	 wonen ----> oppervlakedelfstoffen	



De items, voorgesteld in deze legende, bieden een overzicht van de mogelijke bestemmingswijzigingen die voorkomen in het register van percelen waarvoor planbaten, planschade, kapitaalschade of gebruikersschade kan verschuldigd zijn. De horizontale arcering wijst op mogelijke gevallen van planbaten; de verticale arcering wijst op mogelijke planschadegevallen; de gekruiste arcering wijst op mogelijke gevallen van kapitaalschade of gebruikersschade.

#### DISCLAIMER

Deze kaart is het register, zoals bedoeld in artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

De regeling over de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut. De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet grond- en pandenbeleid kan geraadpleegd worden op [www.ruimtelijkeordering.be](http://www.ruimtelijkeordering.be), rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op [www.codex.vlaanderen.be](http://www.codex.vlaanderen.be), zoekterm "gebruikerscompensatie".

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold vóór de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.

Meer informatie over het register is opgenomen in de toelichting die eveneens in deze bijlage van het RUP is opgenomen.

# PRJ 2007-004: Economisch knooppunt Kampenhout - Sas

Plancompensaties (RUP\_20001\_213\_07004\_00000)

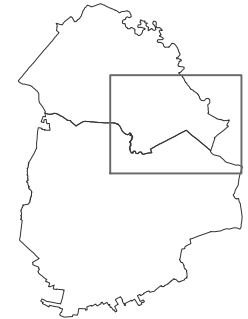


## Legende

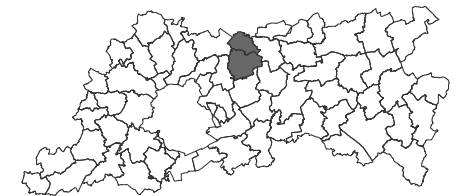
### Plancompensaties

- groen > bedrijvigheid
- landbouw > bedrijvigheid
- landbouw > groen
- landbouw > wonen
- recreatie > bedrijvigheid

### situering projectgebied



### situering Boortmeerbeek / Kampenhout



datum: januari 2015

schaal: 1:20.000

0 250 500 1.000 Meters



## DE PROVINCIERAAD VAN VLAAMS-BRABANT,

Gelet op artikel 42 § 1 van het Provinciedecreet;

Gelet op de artikelen 2.2.9 tot en met 2.2.12 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 betreffende de definitieve vaststelling van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 betreffende de definitieve vaststelling van een herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 betreffende de definitieve vaststelling van de tweede herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen;

Gelet op het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 11 mei 2004 en het besluit van de provincieraad van 29 juni 2004 tot aanvulling van het besluit van 11 mei 2004, wat de toepassing betreft van het artikel 188bis van het decreet van 18 mei 1999 betreffende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het addendum inzake de actualisatie en de beperkte herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 19 juni 2012;

Gelet op het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid;

Gelet op het besluit van de provincieraad van de provincie Vlaams-Brabant van 23 oktober 2012 tot definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas';

Gelet op het Ministerieel Besluit van 23 januari 2013 tot goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas';

Gelet op het arrest van de Raad van State van 24 oktober 2014 houdende de vernietiging van het Ministerieel Besluit van 23 januari 2013 tot goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas' en het besluit van de provincieraad van de provincie Vlaams-Brabant van 23 oktober 2012 tot definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bijzonder economisch Kampenhout-Sas';

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bijzonder economisch Kampenhout-Sas' onwettig werd bevonden als gevolg van de toepassing van het onwettig bevonden besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2008 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan;

Overwegende dat in 2014 de planmilieueffectrapportage is doorlopen op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's;

Overwegende dat de dienst milieueffectenrapportagebeheer van de Vlaamse Overheid, afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid op 16 december 2014 het plan-milieueffectenrapport 'PRUP Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas' met referentie PL-0166-GK heeft goedgekeurd;

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kampenhout zijn planningsbevoegdheid voor lokale bedrijvigheid in het bijzonder economisch Kampenhout-Sas heeft gedelegeerd aan de provinciale overheid;

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Boortmeerbeek zijn planningsbevoegdheid voor lokale bedrijvigheid in het bijzonder economisch Kampenhout-Sas heeft gedelegeerd aan de provinciale overheid;

Gelet op de plenaire vergadering van 18 december 2014;

Overwegende dat de provincieraad van Vlaams-Brabant op 24 februari 2015 het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan voorlopig heeft vastgesteld;

Overwegende dat een openbaar onderzoek werd georganiseerd van 3 april 2015 tot en met 1 juni 2015;

Overwegende dat in totaal 21 adviezen, bezwaren en opmerkingen werden uitgebracht en dat de Vlaamse Regering geen advies heeft uitgebracht.

Overwegende dat de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening alle adviezen, bezwaren en opmerkingen bundelt en coördineert en binnen negentig dagen na het einde van het openbaar onderzoek een gemotiveerd advies uitbrengt aan de provincieraad;

Gelet op het voorstel van bespreking van de adviezen en bezwaarschriften door de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening van 29 juni 2015;

Overwegende dat de provincieraad instemt met deze bespreking en deze motieven overneemt;

Gelet op het aangepaste ruimtelijk uitvoeringsplan ingevolge de bespreking van de adviezen en bezwaren.

Op voorstel van de deputatie,

## **BESLUIT:**

### **Enig artikel**

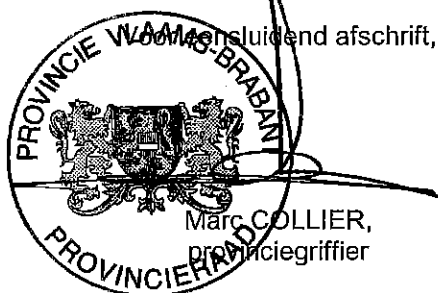
Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas', bestaande uit een toelichtingsnota, stedenbouwkundige voorschriften en een grafisch plan, wordt definitief vastgesteld.

Leuven, 22 september 2015

Van raadswege:

(g) Marc COLLIER  
provinciegriffier

(g) Chris TAES  
voorzitter





## De provinciale commissie voor ruimtelijke ordening Vlaams-Brabant

---

**betreft: advies over het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan 'Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas' op basis van de bundeling en coördinatie van alle adviezen, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek kenbaar zijn gemaakt.**

---

### I. GEGEVEN

Op 24 februari 2015 stelde de provincieraad het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas" voorlopig vast.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 3 april 2015 tot en met 1 juni 2015.

In het kader van de milieueffectrapportage werden de instanties die eerder een advies hadden geformuleerd op de kennisgevingsnota, uitgenodigd hun advies over het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan binnen 45 dagen aan de provincie kenbaar te maken. Er geldt geen verplichting met betrekking tot de wijze van verzenden. Zes instanties hebben binnen de vermelde termijn hun advies bezorgd, een daarbuiten.

Binnen de termijn van het openbaar onderzoek werden dertien adviezen, opmerkingen en bezwaren ingediend met betrekking tot het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas". Het advies van de gemeente Steenokkerzeel werd niet tijdig ingediend. Het advies van Elia werd wel tijdig, maar niet op rechtsgeldige wijze ingediend.

In totaal heeft de provincie 21 adviezen, opmerkingen en bezwaren ontvangen naar aanleiding van het openbaar onderzoek. Twee bezwaren zijn gelijklopend en twee andere bezwaarschiften zijn nagenoeg gelijk aan deze twee. Daarnaast zijn twee andere bezwaarschiften bijna identiek.

De Vlaamse regering heeft geen advies bezorgd.

De provinciale commissie voor ruimtelijke ordening bundelt en coördineert alle adviezen, bezwaren en opmerkingen en brengt binnen negentig dagen na het einde van het openbaar onderzoek een gemotiveerd advies uit bij de provincieraad. Dit advies bevat het integrale advies van de Vlaamse regering. Op hetzelfde ogenblik bezorgt de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening de deputatie de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren.

Wanneer de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening geen advies heeft verleend binnen de gestelde termijn, inclusief verlenging, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan. In dat geval bezorgt ze onmiddellijk de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren aan de provincieraad.

De provinciale commissie heeft de bezwaren en adviezen besproken in de vergadering van 29 juni 2015.

## II. JURIDISCHE BASIS

Artikel 2.2.10. §5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

## III. BUNDELING EN BESPREKING VAN DE UITGEBRACHTE ADVIEZEN EN BEZWAREN

Van de adviezen en bezwaarschriften wordt eerst een samenvatting gegeven, weergegeven in cursief schrift. De bespreking en beoordeling door de PROCORO volgt daarna.

Nr.	Naam	Datum	Aangeschreven in kader van m.e.r.	Niet Tijdig	Niet aangetekend
1	Gemeenteraad Kampenhout	18/05	x		
2	Zemst (cbs)	28/04			
3	Boortmeerbeek (cbs)	04/06	x		(x)
4	Fluxys	07/05	x		(x)
5	POM	18/05			
6	[REDACTED]	27/05			
7	Flamey Advocaten	29/05			
8	[REDACTED]	26/05			
9	[REDACTED]	29/05			
10	[REDACTED]	28/05			
11	[REDACTED]	27/05			
12	Elia	01/06			x
13	[REDACTED]	29/05			
14	Gecoro Steenokkerzeel	29/05			
15	Steenokkerzeel	03/06		x	
16	Departement MOW	05/06	x		(x)
17	Departement LNE	05/06	x		(x)
18	[REDACTED]	01/06			
19	[REDACTED]	01/06			
20	Wonen Vlaanderen	12/06	x	x	(x)
21	Onroerend Erfgoed	02/06	x		(x)

### 1. Gemeenteraad van Kampenhout

De gemeenteraad heeft tijdens de vergadering van 7 mei 2015 een advies uitgebracht over het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas". Hierbij heeft de gemeenteraad het advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening en het advies van de milieuadviesraad Kampenhout in beschouwing genomen. Deze adviezen zijn bij het advies van de gemeenteraad gevoegd.

#### 1.1.

*De gemeenteraad van Kampenhout vraagt alle interne wegenis, zoals opgenomen in de inrichtingsschets, op te nemen in het ruimtelijk uitvoeringsplan als 'indicatieve openbare wegenis' op het grafisch plan. Er moet een garantie komen op de effectieve realisatie van de ontsluiting en verbinding tussen de gedeeltes industrieterrein op het grondgebied van Kampenhout en dat van Boortmeerbeek. Dit is nodig om het intern verkeer binnen de bedrijvenzone gaande van vrachtverkeer tot de zwakke weggebruiker te garanderen.*

De PROCORO overweegt dat momenteel niet duidelijk is of de ligging van alle wegen, zoals opgenomen in de inrichtingsschets, de beste oplossing is voor de interne ontsluiting van het bijkomende lokale en regionale bedrijventerrein. Dit moet nog blijken uit de verplicht op te maken inrichtingsstudie en het mobiliteitseffectrapport. De ligging van de wegen is wordt daarom beter niet vastgelegd op het grafisch plan. De PROCORO onderschrijft wel het belang van een interne verbinding tussen de bedrijventerreinen op het grondgebied van Boortmeerbeek en die op het grondgebied van Kampenhout. Dit moet in de inrichtingsstudie gemotiveerd worden onderbouwd en moet daarom toegevoegd worden in het stedenbouwkundig voorschrift over de inrichtingsstudie. Ook voor het lokale bedrijventerrein moet eerst een inrichtingsstudie worden gemaakt om een goede inpassing in de omgeving te waarborgen.

## 1.2.

*De gemeenteraad wenst bijkomend een aparte overdrukzone over het perceel gelegen aan de Vekestraat en ten noorden van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein aan de Vekestraat te leggen. De bedoeling hiervan is om ook hier een verplichte buffer aan te leggen volgens de voorschriften die gelden in de overdrukzone B, gelegen in gemengd openruimtegebied. De aanleg is niet afhankelijk van de ontwikkeling van de overdrukzones B1 en B2 en zodanig dat binnen deze bijkomende overdrukzone verplicht een akoestische en visuele buffer aangelegd wordt.*

De PROCORO onderschrijft het belang van een akoestische en visuele buffer, niet alleen ter hoogte van de uitbreiding van het bedrijventerrein, maar ook ter hoogte van de reeds bestemde zones aan weerszijden van de Vekestraat. Op grond van het gewestplan moet binnen de bestemming 'industriegebied' een buffer worden aangelegd. Het vernietigde ruimtelijk uitvoeringsplan uit 2012 legde de verplichting op een buffer van minimaal 15 meter breed te realiseren binnen de bestemming 'gemengd regionaal bedrijventerrein', tenzij een externe bufferzone wordt gerealiseerd in de bestemming 'gemengd openruimtegebied'. Het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan gaat uit van de aanleg van een buffer in het gemengd openruimtegebied.

Voor het terrein ten noorden van de Vekestraat is een verkavelingsvergunning verleend. Het bijbehorende inrichtingsplan voorziet niet in een buffer binnen de bestemming 'industriegebied'. Er is daardoor enkel nog ruimte voor een buffer op het genoemde perceel. De effectieve aanleg van een grond dam en/of een dichtbegroeide groenbuffer kan alleen afgedwongen worden door dit als voorwaarde te verbinden aan een stedenbouwkundige vergunning. De ontwikkelaar van het bedrijventerrein staat op die manier in voor de aanleg, inrichting en het beheer van de buffer.

Het bedrijfsterrein ten noorden van de Vekestraat is nog niet volledig ingevuld. Om een akoestische en visuele buffer te garanderen moet de overdrukzone A1 worden uitgebreid over de bestemming 'gemengd openruimtegebied' en moet de bijbehorende voorwaarde met betrekking tot de aanleg van de buffer worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

### **Advies**

De PROCORO adviseert:

- de inrichtingsaspecten uit te breiden met de verbinding naar andere delen van het geheel van de bedrijventerzones die onderdeel uitmaken van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan;
- een inrichtingsstudie voor het geheel van de zone B1 (gemengd lokaal bedrijventerrein) verplicht te maken;
- de overdrukzone A1 uit te breiden in noordwestelijke richting tot aan het perceel van de woning aan de Vekestraat nummer 23 en aan de ontwikkelaar van de zone A1 de verplichting op te leggen minimaal op de gronden met de bestemming gemengd openruimtegebied een buffer te realiseren.

## **2. College van burgemeester en schepenen van Zemst**

*Het economisch knooppunt zal zich aan de hand van dit RUP verder ontwikkelen en uitbreiden. Dit zal bijkomende mobiliteit met zich meebrengen. Deze bijkomende mobiliteit dient te worden opgevangen door hiervoor maatregelen op te nemen in de voorwaarden van het RUP. Vooral sluipverkeer (onder meer via de Kampenhoutsebaan in Zemst-Elwijt) en in het bijzonder zwaar verkeer dient te worden tegengegaan, aangezien dit geen plaats heeft in een woonomgeving.*

De PROCORO deelt de mening dat sluipverkeer dient te worden tegengegaan. Een ruimtelijk uitvoeringsplan is echter niet het geëigende instrument om deze doelstelling te bereiken.

Momenteel zijn de verkeersintensiteiten op sommige delen van N21 en N26 zo hoog dat tijdens de piekuren doorstromingsproblemen ontstaan. De geplande uitbreiding van het bedrijventerrein zal de verkeersintensiteiten doen toenemen, waardoor zware afwikkelingsproblemen kunnen ontstaan. Om deze reden wordt een strikte fasering aangehouden. De geplande uitbreidingszone voor regionale bedrijvigheid kan pas worden aangesneden, als de nog beschikbare gronden van de reeds bestemde bedrijvenzone voor twee derde zijn ingevuld. Op dat moment moet een mobiliteitseffectrapport worden opgemaakt, waarin de actuele mobiliteitssituatie wordt opgenomen.

De PROCORO geeft aan dat in de tussentijd maatregelen moeten worden uitgewerkt gericht op een verbetering van de verkeerssituatie. Deze maatregelen zijn enerzijds gericht op het vergroten van de wegcapaciteit, bijvoorbeeld door het aanleggen van parallelwegen, het beperken van rechtstreekse in- en uitritten of een verbod op links afslaan. Anderzijds zijn ze gericht op het beperken van de verkeersintensiteiten, bijvoorbeeld door het verbeteren van het openbaar vervoer en het aanleggen van fietsverbindingen. De uitvoering van dergelijke maatregelen kan alleen maar in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid, de intercommunales en de betrokken gemeenten gebeuren. Het gaat om een totaalpakket aan maatregelen, dat over een langere periode wordt uitgewerkt en gerealiseerd. De PROCORO vraagt dan ook aan de provincie om een mobiliteitsplan op te maken, waarin dit totaalpakket wordt beschreven.

### **Advies**

De PROCORO adviseert het provinciebestuur een mobiliteitsplan op te maken, waarin een totaalpakket aan maatregelen wordt uitgewerkt, gericht op een verbetering van de mobiliteitssituatie.

## **3. Gemeenteraad van Boortmeerbeek**

*De gemeenteraad van Boortmeerbeek heeft tijdens de vergadering van 27 mei besloten een gunstig advies uit te brengen over het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas".*

### **Advies**

Kennis te nemen van het gunstig advies.

## **4. Fluxys Belgium**

*Fluxys Belgium bezit geen aardgasvervoersinstallaties in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied.*

### **Advies**

Kennis te nemen van de opmerking zonder verder gevolg.



## 5. Provinciale ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant

### 5.1.

*Het vierde specifieke bestemmingsvoorschrift van de overdrukzone B2 bevat een onlogische verwijzing naar overdrukzone B1. Er moet verwezen worden naar overdrukzone B2.*

De PROCORO geeft aan dat de verwijzing inderdaad niet klopt. Dit moet aangepast worden.

### 5.2.

*De voorschriften bepalen dat een buffer aangelegd moet worden binnen de overdrukzone. Dit heeft repercussies op de oppervlakten gemengd regionaal en gemengd lokaal bedrijventerrein en bijgevolg de haalbaarheid van het project. De POM vraagt ter hoogte van de Oudestraat de overdruk B1 en B2 te hertekenen opdat de zone 'gemengd openruimtegebied' binnen de overdruk overal een breedte van 50 meter heeft.*

Voor het bepalen van de afstand van het nieuwe bedrijventerrein tot de Oudestraat is het van belang dat een goed woon- en leefklimaat van de woningen aan de Oudestraat gewaarborgd blijft. De geluidssituatie is daarbij volgens de PROCORO van doorslaggevend belang. In het plan-MER zijn verschillende varianten onderzocht en is de toekomstige geluidbelasting in beeld gebracht. Figuur 7.8 (bijlage 3 van het plan-MER) geeft het voorkeursscenario aan, op basis waarvan de grenzen van het gemengd regionaal bedrijventerrein in het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bepaald. Op de figuur is te zien dat ter plaatse van de Oudestraat tussen de Anderveldstraat en de Laarstraat de verwachte geluidsniveaus rond de 40 dB(A) zijn.

Het voorstel van de POM heeft bijgevolg geen onaanvaardbare gevolgen voor de woonkwaliteit ter plaatse. De aanpassing leidt bovendien tot eenvormigheid en een betere leesbaarheid van de bufferzone op het grafisch plan. Om deze redenen adviseert de PROCORO om de overdrukzone aan te passen.

### 5.3.

*De POM vraagt ter hoogte van de Laarstraat de zone 'gemengd openruimtegebied' te voorzien van een overdruk.*

Ten opzichte van de woningen aan de Laarstraat zijn de afstanden tot het geplande bedrijventerrein kleiner dan ten opzichte van de woningen aan de Oudestraat. De open ruimte moet hier zo veel mogelijk benut kunnen worden als geluidsabsorberende buffer. De PROCORO volgt de opmerking van de POM. De overdrukzone dient doorgetrokken te worden over het gemengd openruimtegebied.

### 5.4.

*De POM vraagt ter hoogte van de Laarstraat een bufferzone van 25 meter toe te staan, aangezien het hier om een lokale bedrijventerrein gaat. Mogelijks kunnen bijkomende voorwaarden opgelegd worden in functie van geluid voor bedrijven die binnen een zone van 50 meter van de rand van de overdruk gelegen zijn.*

Lokale bedrijvigheid is van een kleinere schaal dan de regionale bedrijvigheid en heeft in de regel een kleinere invloed op het leefmilieu van de omgeving. Het is om die reden niet nodig om een even grote afstand aan te houden tot gevoelige bestemmingen als woningen. De PROCORO verwijst hierbij naar de omzendbrief over de toepassing van de gewestplannen (8 juli 1997), waarin voor KMO-zones een buffer van dertig meter ten opzichte van woongebied richtinggevend opgenomen werd. In het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan komt deze kleinere afstand wel tot uitdrukking in de begrenzing van de bestemmingszones, maar niet in de voorwaarden met betrekking tot de verplicht aan te leggen akoestische buffer. Om deze redenen en omdat afvalverwerkende bedrijven binnen deze zone uitgesloten zijn, stelt de PROCORO voor

om de breedte van de akoestische buffer van het lokale bedrijventerrein aan te passen naar minimaal 35 meter. Dit is in overeenstemming met de gekozen bestemmingsgrenzen ter hoogte van de Laarstraat nummer 25 tot met 29 en de diepte van de tuinpercelen van nummer 17 tot en met 21. Ook richting de Oudestraat wordt de breedte van de buffer van het lokale bedrijventerrein op minimaal 35 meter gesteld.

#### 5.5.

*Tevens is het niet nodig om binnen de overdrukzone een bufferzone van 50 meter aan te houden ten opzichte van de woningen aan de Vekestraat, omdat deze woningen door de diepe tuinen op een afstand van meer dan 150 meter gelegen zijn (correct in Artikel 6, niet correct in artikel 2). Ten opzichte van de woningen aan de Vekestraat dient een afstand van 15 meter worden aangehouden.*

De PROCORO volgt deze overweging. Het voorschrift in artikel 2 moet aangepast, zodat het in overeenstemming is met de regeling in artikel 6.

#### **Advies**

De PROCORO adviseert:

- de verwijzing in het vierde specifieke bestemmingsvoorschrift van de overdrukzone B2 te corrigeren van 'overdrukzone B1' naar 'overdrukzone B2';
- de bestemming 'gemengd openruimtegebied' tussen de plangrens aan de Laarstraat en de bestemming 'gemengd lokaal bedrijventerrein' te voorzien van de overdrukzone B1;
- de begrenzing van de overdrukzone B1 zo aan te passen, dat de breedte van het gedeelte over de bestemming 'gemengd openruimtegebied' overal minimaal 35 meter is;
- de begrenzing van de overdrukzone B2 zo aan te passen, dat de breedte van het gedeelte over de bestemming 'gemengd openruimtegebied' overal minimaal 50 meter is;
- in het eerste specifieke bestemmingsvoorschrift van de overdrukzone B1 de breedte van de bufferzone aan te passen naar minstens 35 meter;
- in het vierde specifieke bestemmingsvoorschrift van de overdrukzone B2 een onderscheid te maken tussen de woningen langs de Oudestraat en de woningen langs de Vekestraat en ten opzichte van de laatste de breedte van de bufferzone aan te passen naar minstens 15 meter, in overeenstemming met de regeling in artikel 6;
- de voorschriften van artikel 6 aan te passen aan de hand van de gewijzigde voorschriften voor de groenbuffer.

## 6. XXXXXXXXXX

### 6.1.

*Tijdens de procedure van het vorige provinciale ruimtelijke uitvoeringsplan voor Kampenhout-Sas is door de provincie gecommuniceerd dat het ruimtelijk plan het enige redmiddel tegen de komst van een verbrandingsoven was. Toen hebben wij geen bezwaar ingediend, maar in de tussentijd hebben een serie afvalverwerkers een vergunning verkregen voor vestiging op het door Haviland ontwikkelde bedrijventerrein aan de Vekestraat. Hierbij werd gesteund op de passage gesteund op volgende toelichting bij de verordenende voorschriften van de bestemming gemengd regionaal bedrijventerrein: "Opslag en overslag van afvalstoffen en terugwinnen (recyclage of verwerking) van grondstoffen uit afvalstoffen is wel mogelijk, daaronder valt ook het triëren, opdelen of sorteren van afvalstoffen in verschillende fracties, het mechanisch behandelen van afvalstoffen en transport".*

*Op bladzijde 8 van de toelichtingsnota staat duidelijk het volgende te lezen: "In het besluit van de Vlaamse Regering tot de definitieve vaststelling van de actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt voor Kampenhout-Sas gesteld dat afvalverwerkingsactiviteiten worden uitgesloten in het bijzonder economisch knooppunt. Deze beslissing zal uitwerking vinden in de voorschriften van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan."*

*Desondanks wordt hiervan afgeweken, want op pagina 14 van de stedenbouwkundige voorschriften wordt er gesteld dat in het gemengd regionaal bedrijventerrein "Opslag en overslag van afvalstoffen en terugwinnen (recyclage of verwerking) van grondstoffen uit afvalstoffen wel mogelijk is, behalve in overdrukzones A2 en B2. Daaronder valt ook het triëren, opdelen of sorteren van afvalstoffen in verschillende fracties, het mechanisch behandelen van afvalstoffen en transport". Doordat het nieuwe ruimtelijk plan afvalverwerking nog steeds toestaat in de zone A1 (terrein aan de Vekestraat), blijft het nieuwe provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant.*

De PROCORO verduidelijkt dat de tekst onder het kopje 'randvoorwaarden' op pagina 8 van de toelichtingsnota een onvolledige weergave is van de tekst in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen over het economisch knooppunt Kampenhout-Sas. Op pagina 35 van de toelichtingsnota wordt een volledig beeld gegeven, waaruit blijkt dat de uitsluiting van afvalverwerkingsactiviteiten betrekking heeft op uitbreidingen van het bedrijventerrein. Het toelaten van afvalwerkingsactiviteiten op het bestaande bedrijventerrein is daarom niet strijdig met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Om hier geen verwarring over te krijgen moet de tekst op pagina 8 worden aangepast.

## 6.2.

*Uit het verslag van de provincieraad van 13 maart 2012 over de voorlopige vaststelling van het vorige ruimtelijk uitvoeringsplan blijkt dat de gedeputeerde heeft voorgesteld om de tekst "Opslag en overslag van afvalstoffen en terugwinnen (recyclage of verwerking) van grondstoffen uit afvalstoffen is wel mogelijk, daaronder valt ook het triëren, opdelen of sorteren van afvalstoffen in verschillende fracties, het mechanisch behandelen van afvalstoffen en transport" te schrappen. De raad ging daarmee akkoord, maar uiteindelijk is de schrapping nooit gebeurd. De reden was hoegenaamd dat het juridisch geen verschil zou gemaakt hebben, wat niet klopt, gezien de ondertussen afgeleverde vergunningen die juist expliciet verwijzen naar en gesteund zijn op die gewraakte passage.*

De betreffende passage is in de stedenbouwkundige voorschriften niet in het verordenend deel opgenomen, maar in het toelichtend deel. Het toelichtend deel bij stedenbouwkundige voorschriften heeft als bedoeling de interpretatie van het verordenend deel te vergemakkelijken in het kader van de vergunningverlening. De PROCORO geeft aan dat deze toelichting echter niets verandert aan het juridische kader, dat vastgelegd wordt in het verordenend deel van de voorschriften. Het al of niet schrappen van de passage zou op juridisch vlak dan ook geen verschil maken, aangezien het gaat om een verduidelijking/interpretatie van de juridische bepalingen. Ook al zou de passage zijn geschrapt, dan nog zouden alleen afvalverwerkingsactiviteiten die betrekking hebben op het verwijderen van afvalstoffen, zijn uitgesloten. Andere bedrijfsactiviteiten met afvalstoffen zouden ook dan mogelijk zijn geweest.

## 6.3.

*Nu opnieuw een ruimtelijk uitvoeringsplan voor Kampenhout-Sas in procedure wordt gebracht, is het mogelijk om deze passage alsnog te schrappen. Waarom gebeurt dit niet, zelfs niet als tijdens de behandeling in de provincieraad van 24 februari 2015 het verslag van 13 maart 2012 wordt aangehaald? Het mag toch niet zo zijn dat een "fout" in het eerste ruimtelijk uitvoeringsplan, namelijk de miskennis van de voorwaarde afvalverwerkingsactiviteiten uit te sluiten, nu als excuus dient om opnieuw strijdig met die voormelde voorwaarde van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in het nieuwe ruimtelijk uitvoeringsplan voor de overdrukzone A1 afvalverwerkingsactiviteiten verder toe te laten en dit onder het mom van mogelijke procedurefouten?*

De PROCORO verwijst voor de behandeling van de tegenstrijdigheid met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar punt 6.1. In het kader van de nieuwe procedure is de situatie met betrekking tot de afvalverwerkingsactiviteiten nogmaals kritisch beoordeeld. Er is een afweging gemaakt tussen de gebruiksmogelijkheden voor regionale bedrijvigheid en het woon- en

leefmilieu van de omliggende woongebieden. Daarbij bestaat er een belangrijk onderscheid tussen het reeds bestaande en al bestemde bedrijventerrein enerzijds en het nog te ontwikkelen en nu te bestemmen bedrijventerrein anderzijds. Het is nooit de bedoeling geweest een actief beleid te voeren om bestaande afvalverwerkende activiteiten te doen verhuizen. Afvalverbranding en –stort komt nu nergens voor en het is wenselijk om dit in het hele plangebied voor de toekomst uit te sluiten. Andersoortige afvalverwerkende activiteiten (recycling, opdeling en dergelijke) komen wel voor en zijn in beginsel passend op een regionaal bedrijventerrein. Er is voor gekozen op nog te ontwikkelen en nu te bestemmen bedrijventerreinen ook geen andersoortige afvalverwerkingsactiviteiten toe te laten. Deze optie geldt ook voor de overdrukzone A2, die weliswaar in het gewestplan al is bestemd voor industriële activiteiten, maar momenteel niet ontwikkeld is. De overdrukzone A1 heeft al een bedrijfsbestemming en is momenteel in ontwikkeling: de wegenis is aangelegd, meerdere loten zijn verkocht en er zijn stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd, onder andere voor andersoortige afvalverwerkende activiteiten. In deze zone wordt er daarom voor gekozen deze activiteiten toe te laten, net als in de rest van het bestaande bedrijventerrein.

6.4.

*Wij vrezen dat het behoud van deze ongeoorloofde uitzondering met betrekking tot de overdrukzone A1 bovendien aan andere afvalverwerkers een uitgelezen argument zal bezorgen om ook afvalverwerkingsactiviteiten op Kampenhout-Sas buiten de overdrukzone A1 te kunnen realiseren.*

Volgens de stedenbouwkundige voorschriften zijn afvalverwerkingsactiviteiten uitgesloten binnen de overdrukzones A2, B1 en B2. Op de overige gronden met de bestemming lokaal of regionaal gemengd bedrijventerrein is dit in beginsel mogelijk. De PROCORO is van mening dat de situatie van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein aan de Vekestraat (overdrukzone A1) niet zo uitzonderlijk is. Ten opzichte van de gewestplanbestemming wijzigt het ruimtelijk uitvoeringsplan voor deze zone niets met betrekking tot dit type afvalverwerkingsactiviteiten. Afvalverbranding en afvalstort wordt uitgesloten. De PROCORO wijst erop dat de vergunningverlenende overheid verplicht is een vergunning te weigeren, indien het aangevraagde onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat een beoordeling wordt gemaakt met inachtneming van de specifieke ruimtelijke kenmerken van de locatie en de directe omgeving.

6.5.

*Waarom staat er in de niet-technische samenvatting van het plan-MER voor de uitbreiding van de bedrijvenzone te lezen op bladzijde 11 "Bedrijven zoals energiecentrales, afvalverwerking, puinbrekers, zware industrie zijn qua geluid niet verenigbaar met de opgelegde geluidsemissie-eisen, tenzij men aan de hand van een geluidstudie toch kan aantonen dat voldaan wordt aan de grenswaarde voor de nachtperiode" en "Bij een volledige invulling van de uitbreiding is het behouden van de woningen in de Vekestraat niet wenselijk op basis van de geluidsemissie die in het MER wordt gehanteerd.", wanneer er in het ruimtelijk uitvoeringsplan beweerd wordt dat in de nieuwe zoneringen geen afvalverwerkingsactiviteiten kunnen worden opgericht?*

In het plan-MER staan de milieueffecten van het planningsinitiatief genoemd, inclusief een beoordeling hiervan en een overzicht van maatregelen en aandachtspunten. Bij het uiteindelijke besluit tot bestemmingswijziging wordt rekening gehouden met de conclusies uit het plan-MER. De PROCORO geeft aan dat in dit geval deze conclusies ertoe hebben geleid niet te opteren voor de volledige invulling van de uitbreiding tot voorbij de Vekestraat (zie de kaart op pagina 6 van de niet-technische samenvatting van het plan-MER) en ook niet voor het toelaten van afvalverwerkingsactiviteiten in de uitbreidingszone.

6.6.

*Welke oppervlakte aan uitbreiding wordt beoogd (+15ha, +20ha of +25 ha) is niet duidelijk.*

In de ruimtebalans staat het verschil voor het gehele plangebied. Hieruit wordt niet duidelijk welke oppervlakte aan uitbreiding dit ruimtelijk uitvoeringsplan vastlegt. Bij de planaspecten staat

enkel het streefgetal (+20 ha voor regionale bedrijvigheid, +5 ha voor lokale bedrijvigheid). De uitbreiding betreft 4 hectare gemengd lokaal bedrijventerrein en 14 hectare gemengd regionaal bedrijventerrein. Dit moet aangevuld worden in de toelichtende nota.

6.7.

*Bovendien is er geen nood aan uitbreiding, er wordt immers geen rekening gehouden met bedrijven die failliet zijn gegaan of met leegstand.*

De taakstelling en het ontwikkelingsperspectief voor de economisch knooppunten inzake bijkomende bedrijvenzones is reeds sinds 2004 vervat in het goedgekeurde Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant. De uitbreiding van de bedrijvigheid is inherent deel van het ontwikkelingsperspectief voor de economische knooppunten, zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen sinds 1997 en nog herbevestigd door het Vlaams Parlement op 16 februari 2011. De bijkomende selectie van het bijzonder economisch knooppunt was als suggestie vervat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant zoals goedgekeurd in 2004. Het ruimtelijk uitvoeringsplan vormt daarmee de vertaling van de provinciale beleidsvisie sinds 2004 én van de Vlaamse taakstelling inzake bedrijventerreinen zoals vervat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De PROCORO geeft aan dat de keuze voor een bundeling van de bijkomende ruimte voor bedrijvenzones in de economische knooppunten is ingegeven door de noodzaak om de rest van het buitengebied te vrijwaren vanuit het perspectief van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, dat werd uitgewerkt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en sinds 1997 de leidraad vormt voor het ruimtelijk beleid op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau.

6.8.

*Er zijn nu reeds dagelijks ernstige verkeersproblemen op de N21 en N26. Het verkeersinfarct in de omgeving van Kampenhout-Sas zal alleen maar toenemen ingevolge de voorziene bijkomende industriële activiteit op deze locatie.*

Voor de bespreking wordt verwezen naar punt 2.

6.9.

*Er is geen aandacht voor de cumulatieve luchtvervuiling en de impact op mens en milieu die extra bedrijventerreinen aan Kampenhout-Sas onvermijdelijk met zich mee zullen brengen.*

De PROCORO verwijst naar het plan-MER, waar voornamelijk in hoofdstuk 8 aan de luchtvervuiling. De belangrijkste conclusies staan eveneens vermeld in paragraaf 5.3 van de toelichtende nota. Er is bijgevolg wel voldoende aandacht besteed aan de effecten op de luchtkwaliteit en de impact op mens en milieu.

6.10.

*Welke buffering naar de woonzone in de Oudestraat zal uiteindelijk verwezenlijkt worden en wanneer? Tot op heden ontbreekt deze nog, terwijl er sedert het begin van de grondwerken voor de aanleg van het regionaal bedrijvenpark Kampenhout-Sas II Vekestraat door Haviland reeds aanzienlijke lawaai- en stofhinder is. Vermits het nieuwe ruimtelijk uitvoeringsplan de laatste 50 meter van onze eigendom thans inkleurt als gemengd openruimtegebied en de buffering zowel binnen de bestemming gemengd openruimtegebied als binnen de bestemming gemengd regionaal bedrijventerrein kan worden aangelegd, is het voor ons van belang te weten waar deze buffering exact zal komen. Daarover geeft het ruimtelijk uitvoeringsplan geen uitsluitel.*

Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan heeft voor wat betreft de bufferzones een globaal en ontwikkelingsgericht karakter. Dit betekent dat de randvoorwaarden voor de uitbreiding van het bedrijventerrein in Kampenhout-Sas worden vastgelegd, maar niet de verkaveling en de exacte ligging van de wegenis en de bufferzones. Welke vorm van buffering zal worden aangelegd en wanneer exact is momenteel niet bekend. Er is wel opgenomen dat de buffer samen met de overige inrichting van de bedrijvenzone of het bedrijfsperceel aangelegd dient te worden uiterlijk

in het plantseizoen dat volgt op het verlenen van de vergunning voor de bedrijfsgebouwen. Binnen overdrukzone B2 bestaat de buffer uit minimaal een dicht beplant bos van 50 meter breed ten opzichte van de woningen aan de Oudestraat en 15 meter breed ten opzichte van de woningen aan de Vekestraat.

#### **Advies**

De PROCORO adviseert:

- de tekst op pagina 8 van de toelichtende nota over de ontwikkelingsopties voor Kampenhout-Sas zo aan te passen, dat deze tekst een correcte weergave is van de woorden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
- in de toelichtende nota op te nemen dat het ruimtelijk uitvoeringsplan de uitbreiding mogelijk maakt van 4 hectare gemengd lokaal bedrijventerrein en van 14 hectare gemengd regionaal bedrijventerrein;
- het provinciebestuur een mobiliteitsplan op te maken, waarin een totaalpakket aan maatregelen wordt uitgewerkt, gericht op een verbetering van de mobiliteitssituatie.

## **7. Flamey advocaten namens ██████████**

### 7.1.

*Het addendum van de Ruimtelijke Structuurvisie Vlaams-Brabant is in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Met de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in 2011 werd een mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Kampenhout-Sas in het vooruitzicht gesteld, waarbij enkel op het noordelijke gedeelte een uitsluiting van afvalverwerkende activiteiten werd voorzien. Op het reeds bestaande gedeelte van het industrieterrein ten zuiden van het Kanaal Leuven-Dijle bleef afvalverwerking a contrario dus wel mogelijk. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant staat sinds de goedkeuring van het addendum in 2012 dat afvalverbranding is uitgesloten voor het gedeelte ten zuiden van het kanaal. Deze aanpassing werd gemotiveerd door te stellen dat het provinciale structuurplan in overeenstemming moest worden gebracht met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.*

De PROCORO geeft aan dat de uitsluiting van afvalverwerkingsactiviteiten in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen enkel betrekking heeft op de uitbreiding van het bedrijventerrein. Dit betekent niet automatisch dat een verbod op afvalverbranding voor het gehele bedrijventerrein in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant hiermee in strijd is. Het provinciale structuurplan past immers binnen de beleidsopties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De provincie heeft een bevoegdheid voor de verdere uitwerking van het economisch knooppunt en hierbinnen is de beleidskeuze gemaakt om afvalverbranding in het gehele gebied uit te sluiten.

### 7.2.

*Ten onrechte wordt in de toelichtende nota geïnsinueerd dat de Vlaamse regering er bij de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor gekozen zou hebben om afvalverwerkingsactiviteiten principieel uit te sluiten in het volledige economisch knooppunt.*

Zie voor de bespreking punt 6.1.

### 7.3.

*Het ruimtelijk uitvoeringsplan voor het bedrijventerrein Kampenhout-Sas wordt manifest afgewend van zijn normale doelstelling, namelijk een toekomstgericht planingsbeleid, om op maat gemaakte stedenbouwkundige voorschriften op te leggen ter beïnvloeding van het vergunningenbeleid. Het voorliggende planinitiatief is uitdrukkelijk gericht tegen het project van ██████████ en is een poging de afgifte van een vergunning – nota bene op een hoger, centraal beleidsniveau – juridisch te beletten. Deze houding is in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur, aangezien de nodige objectiviteit aan de dag zou moeten gelegd worden.*

De PROCORO is van mening dat de houding van de provincie niet in tegenstrijd is met de beginselen van behoorlijk bestuur en dat er geen sprake is van een afwending van de normale doelstelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor het economisch knooppunt. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt duidelijk (pagina 329) dat zowel aan bestaande als aan nieuwe bedrijventerreinen specifieke vestigings- en ontwikkelingsperspectieven toegekend kunnen worden. Deze kwalitatieve differentiatie van de bedrijventerzones dient te gebeuren bij de afbakening van de bedrijventerreinen door de bevoegde bestuursniveaus. Voor Kampenhout-Sas is de provincie aangeduid als bevoegd bestuursniveau. Het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan kent in dit verband specifieke vestigings- en ontwikkelingsperspectieven toe aan de bedrijventerzones in Kampenhout-Sas. Dit is ingegeven door overwegingen die volledig passen binnen de goede ruimtelijke ordening. De stedenbouwkundige voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan zijn met andere woorden wel degelijk gericht op een toekomstgericht planningsbeleid.

#### 7.4.

*Er wordt voor de verantwoording van de uitsluiting van afvalverbranding teruggerepen naar bepaalde zagezegde milieueffecten, maar uit het plan-MER blijkt dat er geen bijzonder verband bestaat tussen afvalverwerking en bijvoorbeeld geluidshinder of andere emissies, of minstens dat dergelijk verband evengoed bestaat voor andere activiteiten die niet het voorwerp uitmaken van een uitsluiting. Inrichtingen waar afvalstoffen mechanisch behandeld worden, worden wel toegelaten, terwijl een verbrandingsoven blijkens de plan-MER geen grotere geluidsbelasting oplevert.*

Er is beleidsmatig de keuze gemaakt om deze activiteiten niet toe te laten op de bedrijventerreinen in Kampenhout-Sas. De site Kampenhout-Sas wordt omgeven door belangrijk woongebieden (kern Haacht-Station en Boortmeerbeek). Ook aansluitend op de bedrijventerzones zijn er woonlinten aanwezig (op gewestplan ook als woongebied ingetekend). Daarnaast is er in de bedrijventerzone een belangrijke concentratie van 'door het publiek bezochte gebouwen', met name de grootschalige kleinhandelsvestigingen langs de Leuvensesteenweg. De Leuvensesteenweg zelf vormt daarenboven een belangrijke as voor het personenvervoer binnen de provincie. De omgeving van Kampenhout-Sas wordt gekenmerkt door een sterke menging van functies. Dit alles maakt dat de inplanting van installaties voor afvalverbranding onwenselijk worden geacht.

#### 7.5.

*Evenmin blijkt waarom uit het dossier een generieke beperking van de bouwhoogte tot 14/18 meter noodzakelijk is. [REDACTED] vraagt een aanpassing van de bouwhoogtes of minstens uitdrukkelijk te voorzien in een afwijking bij industriële installaties of bij alle constructies die om redenen van bedrijfsvoering of om technische redenen een aangepaste bouwhoogte vereisen. Binnen een ruimtelijke uitvoeringsplan dient immers noodzakelijkerwijs de nodige flexibiliteit met het oog op de vergunningsverlening te worden ingebouwd.*

Gezien de schaal van de constructies in de naastliggende bestemmingszones is een beperking van de bouwhoogte aangewezen. De ingeschreven maximale bouwhoogte van 18 meter is reeds relatief hoog in vergelijking met de maximale bouwhoogte die gehanteerd wordt in andere ruimtelijke uitvoeringsplannen voor regionale bedrijventerzones. Deze hoogte is afgestemd op de bestaande constructies binnen de bedrijventerzone. De PROCORO geeft aan dat in de ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de regionale bedrijventerzones in Diest, Aarschot en Tienen 12 meter als maximale bouwhoogte is opgenomen. Er is reeds een uitzondering opgenomen in de voorschriften wat betreft silo's, schoorstenen, antennes en andere technische uitrustingen.

#### **Advies**

- De PROCORO adviseert de tekst op pagina 8 van de toelichtende nota over de ontwikkelingsopties voor Kampenhout-Sas zo aan te passen, dat deze tekst een correcte weergave is van de woorden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

## 8. XXXXXXXXXX

### 8.1.

*Vele percelen langs de N26 in de bestaande industriezone zijn reeds jaren ingenomen door handelsactiviteiten. Ik begrijp niet waarom de bestemming daar niet wordt op aangepast.*

Voor de handelsactiviteiten wordt door het provinciebestuur een apart planningsproces gevolgd. Door middel van een apart ruimtelijk uitvoeringsplan zullen de ontwikkelingsperspectieven voor de handelszaken worden vastgelegd. In het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan wordt een tijdelijk voorschrift opgenomen voor de detailhandelsvestigingen. Op deze wijze wordt rechtszekerheid geboden aan de bestaande vergunde handelsactiviteiten.

### 8.2.

*Aangezien de aard van de afvalverwerkingsactiviteiten, die schril afsteekt tegen de beoogde soort industrie in deze gebieden, die omsloten liggen door woningen, is het van belang van deze percelen te isoleren met groen- en geluidsbuffers.*

De PROCORO geeft aan dat afvalverwerkingsactiviteiten uitgesloten worden in de uitbreidingszones van het bedrijventerrein. Bij de ontwikkeling van de uitbreidingszone is de aanleg van een groene geluidsbuffer verplicht. Waar geen externe buffer voorzien is, wordt in de voorschriften de aanleg van een groenbuffer verplicht gesteld, als de naastliggende percelen een andere bestemming hebben dan bedrijventerrein of openruimtegebied. Daarnaast kunnen bij de vergunningverlening bijkomende voorwaarden opgelegd worden om overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening te verkrijgen, zoals de plaatsing van een geluidscherm of de aanplant van een groene haag.

### 8.3.

*Het mag volgens mij niet de bedoeling zijn om in de zone langs de N26 eerst industrie van buitenaf aan te trekken om dan achteraf nog KMO-zones voor de lokale noden bij te creëren. Als het Vlaams en provinciaal niveau het nodig vinden om structuur- en uitvoeringsplannen te maken, verwacht ik voor elke industriële uitbreiding ook een plan voor de vrijwaring van groengebied.*

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt dat bijkomende regionale bedrijvigheid wordt geconcentreerd in de bestaande concentraties van werkgelegenheid. Dit betreft de stedelijke gebieden en enkele daarbuiten gelegen economische knooppunten. Kampenhout-Sas is geselecteerd als economisch knooppunt en staat in die zin in voor de opvang van bijkomende regionale bedrijvigheid. Daarnaast kunnen gemeenten op lokaal niveau plannen maken voor lokale bedrijvigheid. Dit betreffen terrein van ongeveer vijf hectare voor kleine en middelgrote ondernemingen. Er worden door de Vlaamse overheid ook plannen gemaakt ter vrijwaring van de open ruimte, voor landbouwgebieden en natuurgebieden.

### 8.4.

*De kade achter Camping Veronique krijgt in het ruimtelijk uitvoeringsplan een herbestemming. Een deel groenzone en deel verblijfsrecreatie worden industriegebied. Er is geen grondige reden om zonder meer groen- en recreatiegebied in te palmen door industriegebied. Ik verwacht dat dezelfde oppervlakte als dat er wordt ingenomen van het groen- en recreatiegebied, elders in hetzelfde industriegebied wordt bestemd als groen of recreatie ter compensatie.*

Dit betreft volgens de PROCORO een actualisatie van de bestemmingen van het gewestplan. De gronden zijn niet in gebruik voor groen of recreatie. Ze behoren niet tot het Vlaams Ecologisch Netwerk of andere beleidscategorieën waarvoor gecompenseerd moet worden. Op deze gronden is een kademuur en bijbehorend terrein aanwezig voor het laden en lossen van schepen. Het betreft geen nieuwe ontwikkeling. Het huidige gebruik past binnen de visie om het kanaal meer te benutten voor het goederentransport van de aanliggende bedrijven. Mede gelet



op de bestemmingen in de directe omgeving is het wenselijk aan deze gronden een bedrijfsbestemming toe te kennen.

De PROCORO meent evenwel dat het grafisch plan de indruk kan wekken dat een gedeelte van de groenbuffer van camping Veronique wordt herbestemd tot bedrijventerrein. Het moet duidelijk zijn dat de plangrens van het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan aansluit op de plangrens van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Permanent wonen op campings & weekendverblijven in de regio Kampenhout-Boortmeerbeek', deel-RUP 5 Veronique (bij ministerieel besluit goedgekeurd op 21 december 2007). De PROCORO adviseert zo nodig het grafisch plan aan te passen.

#### 8.5.

*Bij de industriezone ten zuidoosten van de N21 die grenst aan de Oudestraat en Vingerstraat ontbreekt reeds jaren een bufferzone. Naast de visuele en geluidshinder, zorgt het uitblijven van een duidelijke afbakening voor een uitdeining van het industrieterrein in de woonzone. Op de grens van drie gemeenten is een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan een uitgelezen plaats om de beoogde concentratie af te dwingen en een duidelijke visuele grens te trekken. Het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet enkel een bufferzone in de uitbreidingsgebieden, die pas zal uitgewerkt worden als deze laatste effectief worden ingevuld, nadat de ruimte in de huidige industriegebieden is opgevuld. Hierdoor ontbreekt een buffer rond de huidige industriezone.*

De woongebieden van het gewestplan zijn niet uitsluitend bestemd voor wonen. Het is een bevoegdheid van de gemeente om te beoordelen in hoeverre bedrijvigheid in het woongebied passend wordt geacht of gevestigd dient te worden op een speciaal daarvoor bestemd terrein. De aanleg van een buffer op het bedrijventerrein, zoals eveneens aangegeven wordt in het bezwaarschrift, is opgenomen in de voorschriften. Zie verder de bespreking bij punt 8.2. Wat betreft het tijdstip van de aanleg van de buffer wijst de PROCORO op het volgende. Een bestemming in een ruimtelijk uitvoeringsplan kan een eigenaar niet dwingen om het ruimtegebruik op zijn eigendom te wijzigen. Er kunnen wel voorwaarden worden verbonden aan een stedenbouwkundige vergunning. Daarom biedt de uitbreiding van het bedrijventerrein de kans om het bedrijventerrein als geheel beter te bufferen.

#### 8.6.

*Door alle bomen en struiken die verdwijnen door zowel uitbreiding van de industriezone als nieuwe verkavelingen voor huizen, wordt er steeds minder geluid geabsorbeerd; het algemeen achtergrondgeluid stijgt jaar na jaar. Daarom en ook voor de leefbaarheid binnen de industriezone is het wel nuttig om ook binnen of tussen de industriezone groenbuffers en/of geluidsabsorberende buffers te voorzien.*

In het industriegebied is een hoger geluidsniveau aanvaardbaar dan in woongebied. Om zuinig ruimtegebruik te bevorderen worden geen bufferzones verplicht gesteld naar aanpalende industriële terreinen. Van belang blijft wel de buffering van het gehele bedrijventerrein ten opzichte van de omgeving. Een akoestische buffer aan de rand van het bedrijventerrein is effectiever om het achtergrondgeluid in omliggende woonzones te reduceren. Voor de manieren waarop in deze groenbuffer kan worden voorzien verwijst de PROCORO naar de bespreking van het vorige punt.

#### 8.7.

*Alleen al het feit dat de keuze van hoe de buffer wordt aangelegd open is gelaten, wijst op het feit dat in het huidige plan de prioriteit van de buffers te laag ligt. Dat is geen goed plan; de betekenis van het plan-MER dat uitgaat van buffers wordt zo te niet gedaan; met uitgestelde buffers zal de impact op de leefbaarheid groter zijn dan wat het plan-MER nu rapporteert.*

Voor de bespreking verwijst de PROCORO naar punt 6.10.

#### 8.8.

*De figuren met de verwachte geluidsbelasting in het plan-MER geven duidelijk aan dat het plaatsen van een geluidsscherm nut heeft. Het is dus van belang dat zo'n geluidsscherm er komt.*

De PROCORO verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften, waarin is opgenomen dat de aanleg van een akoestische buffer een verplichte voorwaarde is voor het bouwen van bedrijfsgebouwen in de uitbreidingszone van het bedrijventerrein. Voor de bestaande bedrijfsgebouwen geldt dat bij de vergunningverlening een afweging is gemaakt en mogelijk voorwaarden werden opgelegd in verband met de geluidssituatie.

8.9.

*De verkeersproblematiek waarvoor het plan-MER waarschuwt, wordt weggewuifd. De ogen voor de nieuwe gevolgen worden bewust gesloten. Er wordt speciaal verwezen naar de spits op vrijdag, maar ook op zaterdagmiddag is er reeds verzadiging. Het ruimtelijk uitvoeringsplan kan beter beperkt worden tot een dat de huidige industriezone omvat eventueel met een beperkte uitbreiding, en een afzonderlijk plan voor de grotere uitbreiding met een kritisch en uitgebreide studie over de haalbaarheid en impact ervan op de leefbaarheid van de omgeving.*

Er is een studie gedaan naar de haalbaarheid en impact op de leefbaarheid van de omgeving van de uitbreiding die voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan mogelijk gemaakt, onder meer op het gebied van mobiliteit. De PROCORO onderschrijft het druktebeeld op de zaterdagen. Uit de tellingen blijkt dat de vrijdagavondspits maatgevend is (paragraaf 6.2.2. van het plan-MER). Voor het overige wordt verwezen naar de bespreking van punt 2.

8.10.

*De geopperde spiraalrotondes kunnen niet worden aangelegd. Het is een utopie te stellen dat hier de doorgang nog verbeterd kan worden. De uitbreiding van het bedrijventerrein moet daarom beperkter worden gehouden en er moeten maatregelen genomen worden om de verkeersbewegingen te beperken.*

De spiraalrotondes zijn een optie om de doorstroming ter plaatse te verbeteren. De PROCORO geeft aan dat naar de haalbaarheid zal nog nader onderzoek moeten worden gedaan. Het betreft een van de mogelijke maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid. Zie verder punt 2.

8.11.

*Het ruimtelijk uitvoeringsplan mist een plan voor het pendelverkeer, bijvoorbeeld met een fietssnelweg naar het treinstation of het plaatsen van bushaltes.*

Volgens de PROCORO is een dergelijk plan geen onderdeel van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Het is wel een voorbeeld van een maatregel om de mobiliteitssituatie te verbeteren.

8.12.

*In het plan-MER wordt de parkeersituatie als niet-probleematisch beschreven, maar bij verschillende winkels is het op piekmomenten al krap en ook onveilig. Verder wordt de verantwoordelijkheid voor parkeergelegenheid doorgeschoven naar elke afzonderlijke bedrijfsvergunning. Ik vind dat daar duidelijker richtlijnen voor kunnen gegeven worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan.*

De genoemde knelpunten doen zich hoofdzakelijk voor bij de handelszaken. De organisatie van het parkeren bij de grootschalige detailhandel wordt opgenomen in een aparte studie. Het ruimtelijk uitvoeringsplan dat opgemaakt zal worden voor de concentratie van grootschalige detailhandel zal voorschriften met betrekking tot parkeren bevatten. De parkeerbehoefte bij bedrijvigheid is sterk afhankelijk van het type bedrijvigheid. Dit aspect wordt bij de vergunningverlening afgewogen.

8.13.

*In het MER wordt gesteld dat de impact op de kwaliteit van de lucht alleen al door het verkeer -2 is. De kwaliteit is nu al niet goed. De voorgestelde maatregelen om het negatief effect slecht te beperken tot -1 zijn vrij abstract. Ze kunnen mij niet overtuigen dat ze effectief de verslechtering kunnen milderden. Voor mij blijft het effect te negatief om het ruimtelijk uitvoeringsplan in zijn huidige vorm goed te keuren.*

De voorgestelde milderende maatregelen zijn generieke maatregelen, die over een langere periode langzaamaan hun effect hebben op een betere luchtkwaliteit. De PROCORO verwijst naar het plan-MER, waarin staat dat wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Het plan-MER werd goedgekeurd door de dienst Mer van de Vlaamse overheid. De PROCORO ziet in het bezwaarschrift geen aanleiding om de conclusies in twijfel te trekken. De situatie met betrekking tot de luchtkwaliteit is dusdanig dat het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan definitief kan worden vastgesteld.

8.14.

*Door het eigen karakter van het gebied kunnen meetpunten die tien kilometer verwijderd liggen van het plangebied niet gebruikt worden. Lokale meetpunten zijn noodzakelijk.*

Gelet op de effectbeoordelingen en aanbevelingen in het plan-MER ten aanzien van de luchtkwaliteit gaat een meetpunt in het plangebied geen andere conclusies opleveren voor het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het plan-MER werd goedgekeurd door de dienst Mer van de Vlaamse overheid. De PROCORO ziet in het bezwaarschrift geen aanleiding om de conclusies in twijfel te trekken.

8.15.

*In verband met het voorschrift: "Opslag, productie en verwerking in open lucht moet zoveel mogelijk aan het zicht vanuit het openbaar domein onttrokken worden. Niet bebouwde of verharde delen van private percelen moeten in nette staat van onderhoud gehouden worden." worden vier opmerkingen gemaakt. Onder "openbaar domein" moet ook het zicht vanop het kanaal en jaagpad worden verstaan. De formulering "zoveel mogelijk aan het zicht ... onttrokken" is een vage omschrijving. Met het oog op het uitzicht kan dit duidelijk opgenomen worden in de bouwvoorschriften en de voorschriften van de bufferzone. Naast het zicht, kan opslag, productie en verwerking in open lucht ook hinderlijk zijn in verband met geur, stof en geluid. Daarom is een verfijnde specificatie van welke activiteiten in open lucht mogen gebeuren noodzakelijk. Voor activiteiten die binnen moeten plaatsvinden moet gewaarborgd zijn dat werknemers in alle seizoenen goede werkomstandigheden hebben, om te voorkomen dat toch geluidoverlast optreedt door open poorten.*

Met betrekking tot de specifieke activiteiten, de inrichting van het terrein en lokale maatregelen om hinder te beperken worden gebiedsgericht afwegingen gemaakt door de vergunningverlenende overheid. Het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan legt op hoofdlijnen de bestemmingen vast en bepaalt de noodzakelijk geachte randvoorwaarden voor de inrichting van het gebied. De gedetailleerde voorwaarden worden in de stedenbouwkundige vergunning opgenomen op basis van een onderzoek naar de plaatselijke situatie. Dit gebeurt bij het bepalen van de overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast gelden diverse normen en voorschriften op basis van de milieuwetgeving (VLAREM) om hinder te beperken.

8.16.

*Het strategisch beleidsplan Leuven-Dijle wordt omschreven als een tweeluik van trafiekverhoging en uitbouwen van de recreatieve mogelijkheden. De opmerking "De linkeroever is een interessante zone voor de visserij (visserszone) en het organiseren van hengelvijfstrijden" verwijst niet naar een ontwikkeling waar bestemmingswijziging of bijzondere infrastructuurwerken voor nodig zijn. Dit kan dan ook niet meetellen als een positief effect door toedoen van de voorgestelde gestuurde ontwikkeling in dit plan. Het negatieve effect op de recreatiemogelijkheden door het verhogen en de trafiek en het aanleggen van kaaimuren voor van 20 hectare industriezone verdient meer aandacht. Het aanleggen van kaaimuren zal het*

*recreatieve karakter van het kanaal op die hoogte teniet doen, zoals nu ook het geval is bij bestaande kaaimuren.*

De genoemde aandachtspunten vragen om een flankerend beleid buiten het ruimtelijk uitvoeringsplan. Zoals beschreven in het strategisch beleidsplan Leuven-Dijle wordt voor het kanaal ingezet op beide gebruiksvormen. Er zal een afstemming tussen de verschillende betrokken bestuursniveaus nodig zijn om de recreatieve mogelijkheden en de transportmogelijkheden van het kanaal zo veel mogelijk samen te laten gaan.

**Advies**

De PROCORO adviseert het grafisch plan zo aan te passen, dat het plangebied ter hoogte van camping Véronique aansluit op de plangrens van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor de camping.

9. [REDACTED]

Het bezwaarschrift is hetzelfde als dat van [REDACTED]. Voor de bespreking verwijst de PROCORO naar dat bezwaarschrift (nummer 8).

**Advies**

Kennis te nemen van de opmerking zonder verder gevolg.

10. [REDACTED]

De PROCORO stelt vast dat het bezwaarschrift grotendeels hetzelfde is als dat van [REDACTED]. Voor de bespreking wordt verwezen naar dat bezwaarschrift (nummer 8).

*Het ruimtelijk uitvoeringsplan zou moeten stellen dat er onmiddellijk werk wordt gemaakt van buffers en een maximale geluidsnorm voorziet op de achtergevels van de huizen in de Oudestraat (zoals in Nederland een voor tijdens de dag en een voor de nacht).*

Er zijn milieukwaliteitsnormen gesteld voor geluid in open lucht in VLAREM II. Deze algemene voorschriften zijn van toepassing in heel Vlaanderen. De PROCORO verwijst naar hoofdstuk 7 van het plan-MER, waarin vermeld staat dat de geluidsnormen een onderscheid kennen in dag-, avond- en nachtperiode.

**Advies**

Kennis te nemen van de opmerking zonder verder gevolg.

11. [REDACTED]

Het bezwaarschrift is inhoudelijk grotendeels hetzelfde als dat van [REDACTED]. Voor de bespreking verwijst de PROCORO naar dat bezwaarschrift (nummer 8).

11.1.

*Er ontbreekt duidelijk een masterplan inzake de nodige verkeersinfrastructuur, dat niet alleen oog heeft voor het doorgaande verkeer, maar ook voor toegang van het bestemmingsverkeer tot de bedrijven en handelszaken. Daarbij dient gedacht aan enerzijds parallelwegen voor het bestemmingsverkeer, aan busbanen voor bezoekers, leveranciers en pendelaars, maar ook aan degelijke en veilige fietspaden. De huidige situatie langs de N26 richting Mechelen en voorbij de ALDI is voor fietsers ronduit levensgevaarlijk.*

Een omvattend mobiliteitsplan vormt geen onderdeel van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De PROCORO verwijst voor de verdere bespreking naar punt 2.

11.2.

*De Industriestraat zou beter afgesloten worden ter hoogte van de Oudestraat, vermits bestemmingsverkeer via de rotonde op de N21 perfect mogelijk blijft. Tevens moet een vrijliggend fietspad worden aangelegd langs de N21 tussen het NMBS-station Haacht en de Oudestraat.*

Wegafsluitingen zijn onderdeel van het gemeentelijk verkeersbeleid en vormen geen onderdeel van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. De PROCORO waardeert het voorstel en vindt dat dit verder meegenomen moet worden bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

**Advies**

Gelijk aan het advies van bezwaarschrift nummer 2.

**12. Elia**

Het advies van Elia werd niet aangetekend verzonden of tegen ontvangstbewijs afgegeven. Het advies is bijgevolg niet op rechtsgeldige wijze ingediend. De PROCORO beslist het advies evenwel te behandelen.

12.1.

*Elia is tevreden dat in het ruimtelijk uitvoeringsplan rekening werd gehouden met de aanwezigheid van de hoogspanningslijn welke zich in de omgeving van de Leuvensesteenweg situeert. Wij vragen dan ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...), zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften. Er wordt een standaardtekst meegegeven.*

Artikel 0.2 bevat een algemeen voorschrift inzake de hoogspanningsleidingen. De PROCORO vindt dat dit voldoende beantwoord aan de bezorgdheid van Elia.

12.2.

*Elia vraagt de veiligheidsafstanden in acht te nemen bij werkzaamheden rond de hoogspanningsleidingen en de pylonen.*

Het Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties (AREI) is zoals genoemd door Elia van toepassing op werkzaamheden in de nabijheid van de hoogspanningsleidingen. Hiervoor dienen geen bijkomende bepalingen opgenomen te worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

**Advies**

Kennis te nemen van de opmerking zonder verder gevolg.

**13.** XXXXXXXXXX

*Omwille van het specifieke, beeldbepalende karakter van bedrijventrum De Malt is het gewenst om in artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften (zone GRB) een overdrukzone op te nemen voor de Mouterijsite, waarin de maximale bouwhoogte van 18 meter wordt verhoogd tot 25 meter. Het betreft een historische bedrijvensite, gelegen tussen de Leuvense Vaart en de Leuvensesteenweg. Deze Mouterijsite vormde een geheel met de Mouterij in het centrum van Boortmeerbeek nabij het spoorwegstation. Beide gebouwen maken deel uit van het historisch gedachtegoed van de gemeente. Omwille van zijn grote hoogte vormt het gebouw*

*een visueel baken en herkenningspunt voor omwonenden en automobilisten alsook voor trage weggebruikers op het jaagpad langs de Vaart. Momenteel hebben de hoogste delen van het gebouw een hoogte tot circa 24,5 meter, doch het zal volgens de voorliggende voorschriften niet mogelijk zijn om deze hoogte consequent door te trekken voor de rest van het gebouw, meer bepaald door het voorzien van bijkomende bouwlagen op het lagere noordelijke bouwdeel.*

De PROCORO vindt de ingeschreven maximale bouwhoogte van 18 meter reeds relatief hoog in vergelijking met de maximale bouwhoogte die gehanteerd wordt in andere ruimtelijke uitvoeringsplannen voor regionale bedrijvenzones. Deze hoogte is afgestemd op de bestaande constructies binnen de bedrijvenzone. In de ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de regionale bedrijvenzones in Diest, Aarschot en Tienen is 12 meter als maximale bouwhoogte opgenomen. De historische bedrijvensite heeft uitzonderlijk hoge gebouwen, die niet als uitgangspunt voor de gebouwen in het regionale bedrijventerrein worden genomen. Een maximale bouwhoogte van 18 meter wordt als ruim voldoende beoordeeld voor regionale bedrijvigheid. Verder zullen bij de vergunningverlening visueel-vormelijke elementen en cultuurhistorische aspecten meegenomen worden in de afweging. Binnen de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan zijn er tal van andere mogelijkheden om de zichtbaarheid van de oude Mouterij te behouden, zoals zichtassen vrijwaren en hogere bebouwing aan de rand van het terrein positioneren. Ongeacht de verdere invulling blijft de zichtbaarheid vanaf het kanaal behouden door de ligging van het jaagpad.

#### **Advies**

Kennis te nemen van de opmerking zonder verder gevolg.

#### **14. Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening van Steenokkerzeel**

*De GECORO geeft een ongunstig advies op het voorliggende plan zolang het verkeer niet kan ontsloten worden naar het hoger wegennet via de N26. De gemeente Steenokkerzeel heeft steeds het uitdrukkelijke standpunt ingenomen dat de selectie van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt niet te rijmen valt met de mobiliteitssituatie. De verkeersafwikkeling zal volledig op de weg en dus op de N21 (richting E19 en R0) komen te liggen.*

De PROCORO verwijst voor de bespreking naar punt 2.

#### **Advies**

Gelijk aan het advies van bezwaarschrift nummer 2.

#### **15. Gemeenteraad van Steenokkerzeel**

Het advies van de gemeenteraad van Steenokkerzeel is op 3 juni 2015 bezorgd en daarmee laattijdig ingediend. De PROCORO evenwel beslist dit advies te behandelen.

##### 15.1.

*De restricties die opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften van zone B2, bieden onvoldoende garanties. Het gaat hier niet om een structurele oplossing van de verkeersproblematiek en er is nu al congestie op het bestaande wegennet. Voor Steenokkerzeel betreft het de verkeerscongestie die nu al aanwezig is ter hoogte van het kruispunt met de Tervuursesteenweg (N126). Die zal nog verzwaren, waardoor de gevolgen door de rest van het wegennet zullen gevoeld worden onder de vorm van sluipverkeer.*

Zie voor de beoordeling punt 2.

##### 15.2.

*De ontwikkeling van het bijkomende bedrijventerrein wordt gekoppeld aan nieuw uit te voeren onderzoek, waarvan de resultaten nog onzeker zijn. Men wenst daarbij nu al rekening te houden*

*met een mogelijke heraanleg van een kruispunt en het aanleggen van spiraalrotondes ter hoogte van Kampenhout-Sas. Het is niet zeker of deze maatregelen gerealiseerd zullen worden. Het scheppen van deze rechtsonzekerheid kan niet aanvaard worden.*

Nergens wordt de voorwaarde opgenomen dat de spiraalrotondes moeten worden aangelegd of het kruispunt bij Den Tip aangepast moet zijn, alvorens het bijkomende bedrijventerrein ontwikkeld kan worden. De PROCORO wijst erop dat evenmin de toelaatbaarheid van het bijkomende bedrijventerrein afhankelijk wordt gesteld van de uitkomsten van het mobiliteitseffectrapport. Wel wordt de ontsluitingsinfrastructuur afhankelijk gesteld van de uitkomsten van dit onderzoek. De voorwaarde van het mobiliteitseffectonderzoek waarborgt dat bij de vergunningverlening een actueel beeld van de mobiliteitssituatie beschikbaar is. De PROCORO is van mening dat de rechtszoekende in redelijke mate kan voorzien welke activiteiten worden toegelaten.

15.3.

*Voor kleinhandel wordt een percentage van 50% toegestaan per bedrijfsgebouw waarin zich verder de toegelaten bedrijfsactiviteiten bevinden. Het is niet duidelijk op welke manier is tegemoet gekomen aan de vermindering van 30 naar 15% voor de consolidatie van handel.*

De bepaling voor kleinhandelsvestigingen is bedoeld voor de korte termijn, als overgang naar een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de grootschalige kleinhandel. De uitbreidingsmogelijkheid in de overgangsbepaling heeft enkel betrekking op ruimtebehoevende kleinhandel. De ontwikkelingsmogelijkheden voor de langere termijn worden later vastgelegd en dan wordt ook deze milderende maatregel beoordeeld.

15.4.

*De capaciteit van het kanaal is te klein waardoor het vervoer over water niet concurrentieel kan zijn met het vervoer over de weg. De vooropgestelde verkeersafname over de weg is dan ook niet realistisch te noemen.*

De PROCORO is zich bewust van de specifieke kenmerken van het kanaal en beperkingen die hieraan verbonden zijn. Daarom zijn voor de verwachte toename van de verkeersbewegingen algemene kencijfers gehanteerd, zonder rekening te houden met mogelijk gebruik van het kanaal voor vrachttransport. De mogelijke gevolgen van een intensiever gebruik van het kanaal zijn apart becijferd. Daarnaast zijn ook andere kengetallen gebruikt om de verkeersgeneratie te bepalen. Voor de conclusie ten aanzien van de mobiliteitssituatie maakt dit geen verschil.

15.5.

*Er is niet ingegaan op het wijzigen van het programma van het ruimtelijk uitvoeringsplan: het industriegebied van 138 hectare en de KMO-zone van 27 hectare worden herbestemd naar een gemengd regionaal bedrijventerrein (GRB) van 159 hectare en naar een gemengd lokaal bedrijventerrein (GLB) van 25 hectare. Er wordt dus bijkomend een 21 hectare aan GRB voorzien en de KMO-zone wordt met 2 hectare verminderd naar een GLB.*

Zie voor de bespreking punt 6.6.

15.6.

*De voorwaarde over de autonome ontwikkeling is terug te vinden in de stedenbouwkundige voorschriften van zone B2, maar biedt rechtsonzekerheid over de verdere ontwikkeling van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit kan niet aanvaard worden.*

De PROCORO neemt aan dat de gemeenteraad van Steenokkerzeel verwijst naar het eerste specifieke voorschrift van de zone B2, waarin staat dat pas vergunningen voor bedrijfsactiviteiten kunnen worden verleend, nadat twee derde van de terreinen aan weerszijden van de Vekestraat (zone A1 en zone A2) zijn ingenomen. Het gaat hier om een fasering met een voorwaarde, waarvan objectief te bepalen is of daaraan wordt voldaan. De PROCORO merkt wel op dat de

voorwaarde verwijst naar de oppervlakte van bebouwing, terwijl het moet gaan om de volledig benutte oppervlakte, inclusief de inrichting met onder meer parkeerterreinen, groenzones, verhardingen en dergelijke. Dit moet worden aangepast.

15.7.

*Er wordt voorgesteld om de voorziene uitbreidingen voor bedrijfsactiviteiten nog niet in het ruimtelijk uitvoeringsplan op te nemen en deze zones een andere bestemming te geven, die aansluit bij het huidig grondgebruik. Dit heeft tot gevolg dat ook de gewestplanbestemming geen industriële ontwikkelingen mogelijk maakt. In het ruimtelijk uitvoeringsplan kan dan wel opgenomen worden dat wanneer voldoende maatregelen voorhanden zijn om het mobiliteitsprobleem op te lossen, nog een uitbreiding van het ruimtelijk uitvoeringsplan kan onderzocht worden.*

Dit alternatief komt volgens de PROCORO onvoldoende tegemoet aan de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant.

15.8.

*Het dient duidelijk te zijn wat de implicaties van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de concentraties van grootschalige kleinhandel zullen zijn, alvorens een uitbreiding van de bestaande bedrijfsactiviteiten in deze bedrijventone kunnen overwogen worden.*

Het beleid voor de consolidatie van de grootschalige detailhandel staat een uitbreiding van het bedrijventerrein niet in de weg. Uiteraard zal het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de grootschalige detailhandel afgestemd worden op het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan voor het economisch knooppunt.

#### **Advies**

De PROCORO adviseert:

- het provinciebestuur een mobiliteitsplan op te maken, waarin een totaalpakket aan maatregelen wordt uitgewerkt, gericht op een verbetering van de mobiliteitssituatie;
- in de toelichtende nota op te nemen dat het ruimtelijk uitvoeringsplan de uitbreiding mogelijk maakt van 4 hectare gemengd lokaal bedrijventerrein en van 14 hectare gemengd regionaal bedrijventerrein;
- het eerste specifieke voorschrift van de overdrukzone B2 zo aan te passen, dat niet enkel de bebouwing, maar alle ingerichte gronden worden meegeteld.

## **16. Departement Mobiliteit en Openbare Werken**

*De conclusies en milderende maatregelen uit het plan-MER werden verwerkt in het ruimtelijk uitvoeringsplan op één maatregel na, namelijk het optimaliseren van de werking van het dubbel rotondecomplex van twee 'dubbelstrooksrotondes', die in praktijk uitsluitend als 'enkelstrooksrotonde' benut worden. Het gaat om de ombouw tot spiraalrotondes met bypasses. Het ruimtelijk uitvoeringsplan herneemt dit niet als te nemen maatregel, dit is misschien een gemiste kans.*

Deze maatregel staat genoemd in de toelichtingsnota (pagina 47). De PROCORO wijst erop dat in een ruimtelijk uitvoeringsplan niet het besluit wordt genomen voor de mogelijke aanpassing van de rotondes. Dit is een bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer, als beheerder van de N21 en N26. De wegenis werd indicatief opgenomen op het grafisch plan. De tracés zijn bestemd voor de aanleg en het onderhoud van de openbare wegenis. De assen mogen maximaal 10 meter afwijken van de aanduidingen op het grafisch plan. De breedte van de wegen is minimaal 6 meter. Het ruimtelijk uitvoeringsplan maakt de genoemde aanpassing bijgevolg niet onmogelijk.



**Advies**

Kennis te nemen van de opmerking zonder verder gevolg.

**17. Departement Leefmilieu, Natuur en Energie**

*De dienst Veiligheidsrapportering (dienst VR) van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid heeft reeds op het eerste voorontwerp van dit ruimtelijk uitvoeringsplan advies gegeven en bevestigt dat dit advies nog steeds geldig blijft. Het plan betreft geen relevante ruimtelijke ontwikkeling voor wat betreft het aspect externe (mens)veiligheid en de dienst Veiligheidsrapportering beslist dat er geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden. Voor wat het aspect externe veiligheid betreft dient geen verdere actie ondernomen te worden.*

**Advies**

Kennis te nemen van het gunstig advies.

**18. [REDACTED]****18.1.**

*Er is druk verkeer rond Kampenhout-Sas. Het wegennet zit geregeld vol. De gebruikte cijfers in het plan-MER houden geen rekening met de extra verkeersdruk die het gevolg zal zijn van de ontwikkeling van het huidige industrieterrein. De afvalverwerkers, een bedrijventerrein met 31 units, de oude Coveesite, nieuwe winkels (drankenhandel, supermarkt) en de uitbreiding van een bestaande winkel zullen zorgen voor enkele honderden extra vervoersbewegingen en bijkomende verkeersoverlast.*

De PROCORO wijst erop dat in het plan-MER de ontwikkeling van de reeds bestemde bedrijventerrein wel degelijk is meegenomen bij het in beeld brengen van de toekomstige verkeersintensiteiten.

**18.2.**

*Het gebruik van het openbaar vervoer naar de bestaande detailhandel zou een beperkte oplossing kunnen bieden, maar de weginfrastructuur voor voetgangers en fietsers is niet aanwezig. Het is nu onveilig om over te steken. De aanleg van ventwegen tussen de ovonde en de Laarstraat is een andere mogelijkheid om doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer te kunnen scheiden, maar dit lijkt door de noodzakelijke onteigeningen enkel een theoretische optie.*

De aanleg van ventwegen en het verbeteren van de oversteekmogelijkheid voor voetgangers en fietsers zijn voorbeelden van maatregelen die de mobiliteitssituatie kunnen verbeteren. Het ruimtelijk uitvoeringsplan is hiervoor niet het juiste instrument.

**18.3.**

*De ongelijkgrondse kruising bij het station van Haacht zal niet voor morgen zijn. Gelieve te noteren dat ook bij een ongelijkgrondse kruising en een volledige ontwikkeling van bijkomend 25 hectare bedrijventerrein er nog een volledige verzadiging van de rotondes is.*

De PROCORO geeft aan dat in het plan-MER de verzadigingsgraad van de rotondes berekend is, ook in het geval deze vervangen zouden worden door spiraalrotondes met bypasses. Ook zijn de verzadigingsgraden van de N21 in beeld gebracht als de overweg behouden blijft. De conclusie ten aanzien van de verkeerssituatie blijft hetzelfde.

**18.4.**

*Vanuit mobiliteitsoogpunt kunnen we stellen dat de voorziene uitbreiding van het bedrijventerrein met 25 ha NIET aan de orde is.*

Voor de bespreking wordt verwezen naar punt 2.

18.5.

*De geluidsmetingen in het plan-MER dateren van 27 mei 2011. De meetresultaten zijn achterhaald, want sinds twee jaar zijn de werken aan het industrieterrein aan de Vekestraat aan de gang. Het omgevingsgeluid ligt nu veel hoger, zeker voor de woning aan de Vekstraat 23. Dit komt zowel door de werkzaamheden zelf als het zwaar verkeer dat zorgt voor de aanvoer van bouwmaterialen.*

De geluidsmetingen zijn gebruikt om een beeld te verkrijgen van bestaande geluidssituatie. Er zijn ook berekeningen uitgevoerd aan de hand van verkeersgegevens om de huidige situatie in kaart te krijgen. In het plan-MER zijn de geluidseffecten van de uitbreiding van het bedrijventerrein in kaart gebracht en beoordeeld. De invulling van het bedrijventerrein aan de Vekestraat is een autonome ontwikkeling op basis van het gewestplan. Zonder nieuwe metingen is niet met zekerheid te zeggen wat de waarde is van het omgevingsgeluid na de ontwikkeling van het bedrijventerrein aan de Vekestraat. Voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de geplande uitbreiding van het bedrijventerrein heeft dit geen gevolg. Hiervoor blijft de contour van 45 dB(A) leidend. Dit betreft de grenswaarde volgens de bepalingen in de milieuwetgeving. De PROCORO verwijst naar hoofdstuk 7 van het plan-MER.

18.6.

*De geluidshinder blijft niet beperkt tot de dag. Warmdraaiende vrachtwagens zorgen ook 's nachts voor geluidsoverlast. Het wordt ook afwachten welke extra geluidsoverlast de vergunde afvalverwerkingsbedrijven met zich mee gaan brengen.*

De PROCORO geeft aan dat deze bedrijven moeten voldoen aan de richtwaarden zoals bepaald in de milieuwetgeving (VLAREM II). In de nacht- en avondperiode gelden lagere richtwaarden dan voor de dagperiode.

18.7.

*Het is een must dat een buffer met grondnam tot 50 meter breed wordt aangelegd langsheen de hele grens van het uitbreidingsgebied vanaf de Provinciesteenweg tot aan de Laarstraat. Dit betekent ook een grondnam tussen de voormalige site van Covee en de woningen aan de Vekestraat.*

De PROCORO verwijst naar de bespreking van punt 1.2, in het bijzonder naar de eerste alinea.

Het terrein ten zuiden van de Vekestraat is na de afbraak van de gebouwen van Covee nagenoeg volledig beschikbaar voor een nieuwe invulling. Er bestaat hier nog de mogelijkheid om op het terrein, binnen de bestemming 'gemengd regionaal bedrijventerrein', een buffer aan te leggen. De PROCORO kan zich vinden in het benutten van het gemengd openruimtegebied voor de aanleg van de buffer, maar is van mening dat het hier niet noodzakelijk is om minimaal 50 meter aan te planten met een dicht begroeid bos. Hierbij wordt in overweging genomen dat de afstand tot de woningen aan de Oudestraat meer dan 200 meter is. Door de minimale breedte van de buffer te beperken tot 30 meter kan een groter gedeelte van het openruimtegebied nog benut worden voor landbouw. Bovendien wordt op deze manier aangesloten op de groenbuffer van het terrein ten noorden van de Vekestraat (zone A1).

Om een akoestische en visuele buffer te garanderen moet de overdrukzone A2 worden uitgebreid over de bestemming 'gemengd openruimtegebied' en moet de bijbehorende voorwaarde met betrekking tot de aanleg van de buffer worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

18.8.

*Als het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan definitief wordt vastgesteld, zoals het nu voorligt, dan zijn wij voorstander van een onteigeningsprocedure. Ondanks alle voorzorgsmaatregelen zal de woon- en levenskwaliteit zodanig negatief beïnvloed worden, dat wij vragen om onteigening. Hiervoor verwijzen wij naar het plan-MER waar te lezen is dat "Bij een volledige invulling van de uitbreiding het behouden van de woningen in de Vekestraat niet wenselijk is op basis van de geluidsemisatie die in het MER werd gehanteerd".*

Naar aanleiding van de adviezen en bezwaren adviseert de PROCORO de aanleg van een buffer verplicht te stellen bij stedenbouwkundige vergunningen voor de bedrijventerreinen aan de Vekestraat. Door deze extra voorzorgsmaatregel is de verwachting dat de vraag om onteigening niet langer aan de orde is. Voor wat betreft het citaat uit het plan-MER wordt verwezen naar punt 6.5.

18.9.

*De uitbreiding van het bedrijventerrein zou niet moeten doorgaan, want dit heeft een zeer nadelig effect op de levenskwaliteit van de bewoners in de buurt en het verkeer zal nog drukker worden dan het nu al is. Wij vragen ons af of de vraag van de economie zo groot is, dat nieuwe gebieden ontwikkeld moeten worden. In de bestaande industriezones staat nog veel te koop.*

Zie voor de bespreking punt 2 en punt 6.7. Bij de bepaling van de begrenzing van het bedrijventerrein is een afweging gemaakt tussen het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen en de gebruikswaarde van het nieuwe bedrijventerrein. De PROCORO vindt dat het ruimtelijk uitvoeringsplan ervoor zorgt dat er voldoende afstand blijft tussen de woningen en de nieuwe bedrijven en dat een grondnam en/of brede groene buffer wordt aangelegd. Het woon- en leefklimaat blijft op deze manier aanvaardbaar.

#### **Advies**

De PROCORO adviseert:

- het provinciebestuur een mobiliteitsplan op te maken, waarin een totaalpakket aan maatregelen wordt uitgewerkt, gericht op een verbetering van de mobiliteitssituatie;
- de overdrukzone A1 uit te breiden in noordwestelijke richting tot aan het perceel van de woning aan de Vekestraat nummer 23 en aan de ontwikkelaar van de zone A1 de verplichting op te leggen minimaal op de gronden met de bestemming gemengd openruimtegebied een buffer te realiseren;
- de overdrukzone A2 in noordwestelijke richting uit te breiden tot 30 meter van de grens tussen de bestemming gemengd regionaal bedrijventerrein en gemengd openruimtegebied en aan de ontwikkelaar van de zone A2 de verplichting op te leggen een buffer te realiseren van minstens 30 meter breed.

19. [REDACTED]

De PROCORO stelt vast dat dit bezwaarschrift nagenoeg gelijk is aan dat van [REDACTED]. Om te staven dat in de bestaande industriezones nog veel te koop staat, wijst [REDACTED] op de website van een immobiliënmakelaar waar de units van het bedrijventercentrum in de Vekestraat verkocht worden. Voor de bespreking verwijst de PROCORO naar dat bezwaarschrift (nummer 18).

#### **Advies**

Gelijk aan het advies van bezwaarschrift nummer 18.

## **20. Wonen Vlaanderen**

Het advies van Wonen Vlaanderen werd op 12 juni 2015 bezorgd en is daarmee buiten de gestelde termijn kenbaar gemaakt. De PROCORO beslist evenwel het advies te behandelen.

*Wonen-Vlaanderen heeft geen verdere opmerkingen en treedt de conclusies in dit rapport bij.*

**Advies**

Kennis te nemen van het gunstig advies.

## **21. Agentschap Onroerend Erfgoed**

*Binnen het studiegebied zijn een aantal archeologische sites gekend. Het betreft onder andere een bunker uit de KW-linie. Deze bunker moet behouden blijven, op te nemen in de verordenende voorschriften.*

De PROCORO onderschrijft de cultuurhistorische waarde van de bunker, net als van andere archeologische sites en ander bouwkundig erfgoed in het plangebied. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening stelt dat niemand zonder voorafgaande stedenbouwkundige vergunning constructies mag afbreken. De bunker is hierdoor in eerste instantie beschermd tegen afbraak. De PROCORO stelt dat de afweging over het behoud of aanpassing van de bunker een lokale aangelegenheid betreft, die de provincie het best overlaat aan het gemeentebestuur.

*Alle vergunningsplichtige ingrepen waarbij de totale oppervlakte van het projectgebied groter is dan 3000 m<sup>2</sup> of met een totale ingreep in de bodem groter dan 500 m<sup>2</sup> en waarvoor de bouwheer/ontwikkelaar niet kan aantonen dat de te ontwikkelen terreinen gelegen zijn in een reeds archeologisch verstoorde zone, moeten onderworpen worden aan een archeologisch vooronderzoek. Indien relevante archeologische sporen aangetroffen worden, dient afgewogen te worden of behoud in situ mogelijk is. Kan dit niet, dan moet de bouwheer de nodige tijd én financiële middelen voorzien voor een volwaardige archeologische opgraving voorafgaand aan de werken.*

De PROCORO adviseert een algemene bepaling inzake archeologisch erfgoed op te nemen in het verordenend deel van het ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat voorschrift moet worden opgenomen dat voor ingrepen in de bodem een archeologisch vooronderzoek verplicht is en dat de vergunningverlenende overheid het behoud van eventueel voorkomende archeologische waarden meeweegt bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag. Voor wat betreft de oppervlakte van de ingrepen in de bodem is de PROCORO van mening dat het beste aangesloten kan worden bij maatvoering van het gedeelte inzake archeologie van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, dat nog niet van kracht is.

**Advies**

De PROCORO adviseert een algemeen voorschrift op te nemen met de verplichting een archeologisch vooronderzoek uit te voeren, indien men van plan is ingrepen in de bodem van zekere omvang te doen, waarbij wordt aangesloten bij de maatvoering van het Onroerenderfgoeddecreet.

## Conclusie

De PROCORO adviseert:

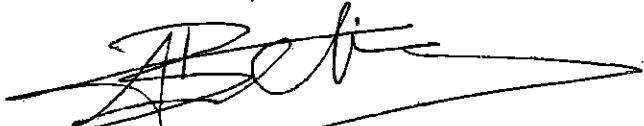
- het provinciebestuur een mobiliteitsplan op te maken, waarin een totaalpakket aan maatregelen wordt uitgewerkt, gericht op een verbetering van de mobiliteitssituatie;
- de inrichtingsaspecten in het voorschrift met betrekking tot de inrichtingsstudie uit te breiden met de verbinding naar andere delen van het geheel van de bedrijvenzones die onderdeel uitmaken van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan;
- de overdrukzone A1 uit te breiden in noordwestelijke richting tot aan het perceel van de woning aan de Vekestraat nummer 23 en aan de ontwikkelaar van de zone A1 de verplichting op te leggen minimaal op de gronden met de bestemming gemengd openruimtegebied een buffer te realiseren;
- de overdrukzone A2 in noordwestelijke richting uit te breiden tot 30 meter van de grens tussen de bestemming gemengd regionaal bedrijventerrein en gemengd openruimtegebied en aan de ontwikkelaar van de zone A2 de verplichting op te leggen een buffer te realiseren van minstens 30 meter breed;
- de verwijzing in het vierde specifieke bestemmingsvoorschrift van de overdrukzone B2 te corrigeren van 'overdrukzone B1' naar 'overdrukzone B2';
- de bestemming 'gemengd openruimtegebied' tussen de plangrens aan de Laarstraat en de bestemming 'gemengd lokaal bedrijventerrein' te voorzien van de overdrukzone B1;
- de begrenzing van de overdrukzone B1 zo aan te passen, dat de breedte van het gedeelte over de bestemming 'gemengd openruimtegebied' overal minimaal 35 meter is;
- de begrenzing van de overdrukzone B2 zo aan te passen, dat de breedte van het gedeelte over de bestemming 'gemengd openruimtegebied' overal minimaal 50 meter is;
- in het eerste specifieke bestemmingsvoorschrift van de overdrukzone B1 de breedte van de bufferzone aan te passen naar minstens 35 meter;
- in het vierde specifieke bestemmingsvoorschrift van de overdrukzone B2 een onderscheid te maken tussen de woningen langs de Oudestraat en de woningen langs de Vekestraat en ten opzichte van de laatste de breedte van de bufferzone aan te passen naar minstens 15 meter, in overeenstemming met de regeling in artikel 6;
- de voorschriften van artikel 6 aan te passen aan de hand van de gewijzigde voorschriften voor de groenbuffer.
- de tekst op pagina 8 van de toelichtende nota over de ontwikkelingsopties voor Kampenhout-Sas zo aan te passen, dat deze tekst een correcte weergave is van de woorden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
- in de toelichtende nota op te nemen dat het ruimtelijk uitvoeringsplan de uitbreiding mogelijk maakt van 4 hectare gemengd lokaal bedrijventerrein en van 14 hectare gemengd regionaal bedrijventerrein;
- het grafisch plan zo aan te passen, dat het plangebied ter hoogte van camping Véronique aansluit op de plangrens van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor de camping;
- het eerste specifieke voorschrift van de overdrukzone B2 zo aan te passen, dat niet enkel de bebouwing, maar alle ingerichte gronden worden meegeteld;
- een algemeen voorschrift op te nemen met de verplichting een archeologisch vooronderzoek uit te voeren, indien men van plan is ingrepen in de bodem van zekere omvang te doen, waarbij wordt aangesloten bij de maatvoering van het Onroerenderfgoeddecreet.

## IV. ADVIES OVER HET ONTWERP VAN PROVINCIAAL RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN "BLIJZONDER ECONOMISCH KNOOPPUNT KAMPENHOUT-SAS"

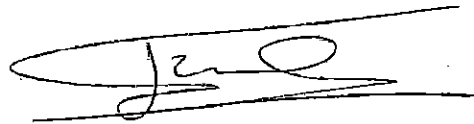
De voorzitter vraagt of er nog opmerkingen zijn. Aangezien er geen opmerkingen meer zijn, verleent de PROCORO volgend advies:

**De PRO CORO verleent een gunstig advies op het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas" voor zover rekening gehouden wordt met de voorgestelde aanpassingen van de documenten van het ruimtelijk uitvoeringsplan.**

Leuven, 29 juni 2015



Annelies Belis,  
secretaris



Arnold DESMET,  
voorzitter