

Departement Omgeving Openbaar Onderzoek	
Datum in : 07 NOV. 2017	
Ref 2.12/	Nr. 52

Afdeling Gebiedsontwikkeling omgevingsplanning en -projecten (GOP)	
dd. in	06 NOV. 2017
Nota aan mevr./dhr.	PD
Kopie aan :	

Datum

30 oktober 2017

uw kenmerk

2.12/71037/102.1

ons kenmerk

123096 XM616

afdeling

grondgebiedszaken

contactpersoon

Els Jennen

telefoonnummer

011 - 80 82 33

bijlage(n)

2

Advies in het kader van het openbaar onderzoek m.b.t. het voorlopig vastgestelde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen'

Geachte

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd het planningsproces 'Nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal' in september 2001 opgestart. Binnen het RSV is het Economisch Netwerk Albertkanaal opgenomen als een belangrijke economische as op Vlaams niveau.

Om deze reden worden er dan ook gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplannen (GRUP) opgemaakt voor verschillende sites gelegen in dit economisch netwerk. Eén van deze sites is de 'Insteekhaven Lummen'.

Bij Besluit van de Vlaamse Regering dd. 30 juni 2017 werd het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Specifiek Regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter insteekhaven Lummen' voorlopig vastgesteld. Het openbaar onderzoek loopt van 12 september 2017 t.e.m. 10 november 2017.

Aangezien het ontwerp van GRUP gedeeltelijk betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Heusden-Zolder, kan de gemeenteraad van de gemeente Heusden-Zolder overeenkomstig artikel 2.2.10, §4, 3^e lid VCRO advies uitbrengen in dit dossier. Uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek brengt de gemeenteraad van de gemeente Heusden-Zolder advies uit.

In het voorliggende dossier werden reeds een hele reeks beslissingen genomen, ten aanzien waarvan desbetreffend ook door het gemeentebestuur van de gemeente Heusden-Zolder reeds zeer duidelijk en expliciet standpunt werd ingenomen en dewelke hieronder niet-limitatief worden opgesomd:

1. Beslissing van de Vlaamse regering van 23.04.2004 over de nadere uitwerking van het ENA - Economisch Netwerk Albertkanaal. Hierbij werd het bedrijventerrein Insteekhaven Lummen (binnen de ENA-studie aangeduid als 'Kolenhaven Lummen') aangeduid als een te herstructureren bestaand bedrijventerrein.
2. In uitvoering van deze ENA-studie, gaf het coördinatieplatform ENA opdracht aan nv De Scheepvaart voor de opmaak van een studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor de locatie Insteekhaven Lummen. Door middel van een afweging werden verschillende inrichtingsscenario's voor het ENA bedrijventerrein onderzocht.



3. Beslissing van het coördinatieplatform ENA van 25.01.2010 over het voorkeursscenario - structuurschets. Het inrichtingsscenario 6 werd weerhouden en verder uitgewerkt. Tevens werd een MER-procedure opgestart.
Tijdens alle voorbereidende vergaderingen en in de besluitvorming heeft het gemeentebestuur zich steeds kunnen vinden in het voorkeursscenario 6 op voorwaarde dat de ontsluiting van het bedrijventerrein in detail wordt bekeken en zou gebeuren op een manier die de woonkernen - voornamelijk Viversel (maar ook Eversel) - zou vrijwaren.
4. Onderzoek externe ontsluiting door Tritel in opdracht van De Scheepvaart - september 2011.
In 2012 werd ook een consensusvoorstel ontsluitingsscenario overgemaakt (gedragen door de gemeente Heusden-Zolder en de gemeente Lummen) teneinde mee te onderzoeken.
5. Infrastructuur Masterplan voor de Vlaamse waterwegen (2009 - 2014).
Tegelijk met het onderzoek rond het bedrijventerrein loopt er ook een project waarbij alle bruggen over het Albertkanaal verhoogd zullen worden zodat 4-lagen-containerscheepvaart mogelijk wordt. Voor onze gemeente betekent dit werken en aanpassingen aan de bruggen van de E314 en de Westlaan (Viversel), voor Lummen de brug van de Genebosstraat (Eversel).
6. SALK.
Het herstructureringsproject staat in relatie met reeds voorziene investeringen (2014) voor de bruggen over het Albertkanaal die als SALK-actie genoteerd staan.
7. Naar aanleiding van het verzoek tot raadpleging in het kader van het onderzoek tot milieurapportage formuleerde het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Heusden-Zolder op 22 januari 2013 een gemotiveerd negatief advies, waarbij het college stelde dat het voorliggende plan ook in combinatie met scenario 1 plan-MER-plichtig is. Bovendien wordt gewezen op het negatieve kosten-baten voor het project.
8. Goedkeuringsbesluit dienst MER van 10.06.2013 van de Plan-MER-screening Insteekhaven.
Er wordt geoordeeld dat het ontsluitingsscenario 1 niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten en bijgevolg niet-MER-plichtig is. (De andere scenario's werden dan ook niet verder onderzocht)
Scenario 1 = aansluiting vanaf de Insteekhaven oostzijde kanaal met aansluiting in de talud van de Westlaan met een rotonde waarna verdere afwikkeling naar afrit 26-bis via Dellestraat. Dit scenario is in de voorbereidende vergadering regelmatig aan bod gekomen maar door onze beleidsverantwoordelijken in vergadering steeds uitdrukkelijk als niet aanvaardbaar voor onze gemeente bestempeld.
9. Op 29 januari 2014 vond een informeel overleg plaats rond het voorontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Specifiek regionaal watergebonden bedrijventerrein Insteekhaven Lummen". Naar aanleiding van dit overleg werd aan het schepencollege een officieel standpunt gevraagd. Op 24 februari 2014 besliste het college het volgende "Het college van burgemeester en schepenen gaat niet akkoord met het voorgestelde ontsluitingsscenario 1. Het college blijft achter ontsluitingsscenario 4 staan zoals gezamenlijk voorgesteld met het gemeentebestuur van Lummen."
10. Op 12 maart 2014 vond een overleg plaats rond de financieringsmogelijkheden van de vooropgestelde ontwikkelingen. Uit het verslag van deze vergadering blijkt duidelijk dat het gemeentebestuur niet akkoord kan gaan met ontsluitingsscenario 1 en niet wenst bij te dragen in de financiering van het project.
11. Beslissing van de Vlaamse Regering van 17 juli 2015 over de verdere aanpak en de lopende acties in het uitvoeringsprogramma voor het Economisch Netwerk Albertkanaal
12. Ruimtelijk Veiligheidsrapport, goedgekeurd door de dienst Veiligheidsrapportage van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie op 6 december 2016
13. Op 15 december 2014 verleende het schepencollege ongunstig advies voor het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen"
14. Op 18 december 2014 vond een plenaire vergadering plaats over het voorontwerp van

GRUP

15. Middels het besluit van de Vlaamse Regering van 30 juni 2017 werd het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen' voorlopig vastgesteld.

De gemeenteraad van de gemeente Heusden-Zolder stelt vast dat bij de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen', dat voorlopig vastgesteld werd op 30 juni 2017 en momenteel wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek, manifest onvoldoende rekening wordt gehouden met de opmerkingen en bezwaren die eerder namens de gemeente werden geformuleerd in de loop van de procedure.

Conform artikel 2.2.10, §4, derde lid VCRO wordt omwille van de volgende redenen een gemotiveerd **negatief advies** verleend over het voorlopig vastgestelde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen'.

1.1. Miskenning plan-MER-plicht

Voor het ontwikkelingsscenario 6 en ontsluitingsscenario 1, wat vertaald wordt in het voorliggende GRUP wordt gesteld dat "*globaal kan geoordeeld worden dat het plan niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten en bijgevolg niet plan-MER-plichtig is*"; terwijl uit de planMER-screening blijkt dat er aanzienlijke milieueffecten zullen gegenereerd worden

- Circa 5ha bos aangeduid als bosreservaat zal door het plan verdwijnen
- 40,55 ha biologisch zeer waardevolle en waardevolle gebieden en elementen verdwijnen
- 11,7 ha vegetaties en kleine landschapselementen die in het kader van het Natuurdecreet aangeduid als 'verboden te wijzigen' verdwijnen

In de planMER-screening voor de discipline mens-verkeer, lucht en geluid wordt zonder grondige motivatie geponeerd dat geen belangrijke milieueffecten worden verwacht, hierbij wordt bijvoorbeeld totaal geen rekening gehouden met het aanzuigeffect van een dergelijke ontsluitingsweg of de impact van de op stapel staande projecten dewelke logischerwijze zullen ontsluiten via deze route.

Miskenning verkeersimpact

Niet limitatief kan verwezen worden naar 1) capaciteit van het klaverblad en de gevolgen bij een verzadiging, 2) de ontwikkelingen van nabijgelegen industriegebieden zoals de zones in het ENA,

1) De capaciteit van de verkeerswisselaar van Lummen is bereikt of zal spoedig bereikt worden, minstens kan niet ontken worden dat zich nu reeds bijna dagelijks filevorming voordoet. De nieuwe ontsluitingsweg zal zonder enige twijfel zorgen voor extra aantrekking van verkeer via de Kanaalweg aangezien op deze manier het klaverblad wordt vermeden.

In de plan-mer-screening werd dit extra verkeer volkomen genegeerd terwijl bijvoorbeeld verkeer komende van Hasselt-Luik richting Antwerpen via de nieuwe ontsluitingsweg het klaverblad kan ontwijken door als sluipverkeer via afrit 26 bis door te steken naar de rotonde op de Kanaalweg en daar via de Kanaalweg richting oosten door Heusden-Centrum of via Het Heike richting Eversel/ Beringen opnieuw de autostrade te vervoegen.

Deze mogelijkheden en het gebruik ervan zullen nog versterkt worden door het gebruik van apps zoals Waze.

2) Binnen het ENA wordt er met bedrijvenstrips gewerkt. 'De bedrijvenstrip 'knooppunt E313-E314' is gelegen in de deelruimte 'WestLimburg', en bestaat uit het bedrijventerrein 'Zolder Lummen' en de combinatie 'Insteekhaven-Gestel'. De verschillende bedrijventerreinen in de bedrijvenstrip 'knooppunt E313-E314' worden als één geheel beschouwd en dienen hun eigen ontsluiting naar het hoofdwegennet te krijgen. Hierbij wordt aangegeven om een afzonderlijk op- en afrittencomplex te realiseren in de richting van Hasselt.'

De industrieterreinen Gestel, Lummen-Insteekhaven en Zolder-Lummen behoren tot één bedrijvenstrip. Het industrieterrein van Gestel zal eveneens aangesloten worden op de nieuwe ontsluitingsweg en vervolgens naar het op- en afrittencomplex 26bis van de E313. Uit de plannen met betrekking tot de verhoging van de brug Kanaalweg-Genebosstraat blijkt duidelijk dat het verkeer van het industrieterrein van Gestel vlot zal kunnen afwikkelen naar de nieuwe ontsluitingsweg.

De plan-mer screening heeft met deze bijkomende verkeersstromen onvoldoende rekenschap gehouden terwijl bijkomende overlast significant is.

Ontwerp plan-MER totale ENA

In het ontwerp van plan-MER voor het totale ENA gebied wordt zo aangehaald dat wanneer wordt uitgegaan van het voorkeursscenario uit het plan-MER voor de verkeerswisselaar E313-E314 (ontsluiting via de oostelijke langsweg langs het Albertkanaal) de intensiteiten vermeld in de plan-MER voor de verkeerswisselaar niet overeen komen met de verwachte verkeersgeneratie (meer verkeer gegenereerd dan verwacht in het kader van de herstructurering van het gebied); dat in het ontwerp plan-MER eveneens melding wordt gemaakt dat de ontwikkeling van de Kolenhaven een significante stijging in de hoeveelheid vrachtverkeer op de Westlaan veroorzaakt. "Alternatieve ontsluitingsroutes via een nieuwe kanaalbrug of via de kanaalbrug van de Genebosstraat en de nieuwe westelijke parallelweg langs het kanaal zouden extra hinder kunnen wegnemen. De ontwikkeling van de Kolenhaven op mesoniveau (dus de ontsluiting naar het hoofdwegennet via complex 26bis op de E313) zijn ongunstig op het vlak van de verkeersleefbaarheid- en veiligheid voor Viversel, indien het voorkeurs-ontsluitingsscenario uit de structureerschets en de MER verkeerswisselaar wordt gevolgd." ; dat omwille van deze reden er binnen de plan-MER voorgesteld wordt om prioriteit te geven aan de implementatie van voorstellen voor inbreiding en herstructurering van reeds bestemde bedrijventerreinen; dat uit het ontwerp plan-MER duidelijk blijkt dat een ontsluiting langs de oostzijde van het kanaal wel degelijk ongunstig is op vlak van de verkeersleefbaarheid- en veiligheid voor Viversel.

Makkelijkste optie

In combinatie met ontsluitingsscenario's 2, 3 en 4 is het **voorliggende GRUP duidelijk plan-MER-plichtig.**

Thans wenst men onder deze plan-MER-plicht uit te komen door enkel ontsluitingsscenario 1 uit te lichten, en dan zoals aangehaald mits miskennen van verschillende effecten, en ter volledigheid een screening van de belangrijkste milieueffecten van scenario 2, 3 en 4 weer te geven in de screeningsnota.

Zulks is niet enkel juridische incorrect doch ontnemt alle belanghebbenden de mogelijkheid hun standpunt te bepalen op basis van een grondig MER waarbij de voor- en nadelen van de verschillende opties op een gelijkwaardige wijze tegen mekaar worden afgezet en gecorreleerd met de verschillende hinderaspecten en domeinen.

Zonder deze analyse kan niet ernstig gesteld worden dat een zorgvuldige en op correcte gegevens gebaseerde beslissing mogelijk is, waarbij bijvoorbeeld de impact op natuur en mens in de verschillende hypothesen van toename verkeer tegen mekaar kunnen worden afgewogen.

Het heeft er alle schijn van, in de teksten bij het GRUP wordt trouwens letterlijk aangehaald dat *'Scenario 1 kan, zonder bijkomende procedures, ook snel worden gerealiseerd.'*, dat het 'meest eenvoudige' scenario hetwelk reeds in voorgaande planningsprocessen werd aangestipt (zo kan verwezen naar planning rond het klaverblad) en dat het snelst en goedkoopst kan worden gerealiseerd, met een gunstige bril werd bekeken.

De andere ontsluitingsscenario's (2, 3 en 4) werden duidelijk minder ernstig bekeken.

De keuze voor het voorgestelde alternatieve ontsluitingsscenario werd onvoldoende gemotiveerd, noch onderzocht. Het feit dat het scenario 1 "het kleinste aantal knelpunten en aandachtspunten zal genereren en het kleinste aantal noodzakelijke grondverwingen inhoudt" kan niet overtuigen. Dienaangaande valt op dat bij de geprefereerde piste er in vergelijking met de alternatieven zeer weinig ruimte noodzakelijk wordt geacht om alle vrachtwagens op de vereiste hoogte krijgen. Wegens ontbreken van de technische tekeningen kan deze voorafname niet worden beoordeeld op zijn correctheid.

De 'snelheid' van realisatie van het weerhouden scenario vormt evenmin een beslissend criterium, a contrario.

Voorliggende keuze zal de komende generaties in onze woonkernen sterk beïnvloeden, waardoor het niet meer dan logisch en zorgvuldig is dat de alternatieven dewelke deze impact ernstig kunnen beperken, zeker indien de toekomstige toename van het verkeer ernstig in rekening wordt gebracht, op zeer grondig en op gelijke voet worden onderzocht met de 'meest eenvoudige' optie dewelke de grootste impact op het menselijke vlak zal genereren.

Temeer daar de beide belanghebbenden gemeenten, Lummen en Heusden-zolder, piste 4 al de meeste aangewezen naar voren hebben geschoven en dit nog steeds doen.

Ten aanzien van het 'weerhouden' van deze piste werd behoudens vergissing ook geen enkele rekening gehouden met de geplande aanleg van de fietsostrade en de impact hierop. Het weerhouden scenario heeft hier ontegensprekelijk een grote impact op en zulks op verschillende domeinen.

Tot slot kan niet ernstig worden voorgehouden dat scenario 1 ten aanzien van alle aspecten als meest gunstige naar voren komt.

1.2. Ontsluiting

Het gemeentebestuur heeft de ontwikkeling van het voorliggende bedrijventerrein steeds afhankelijk gemaakt van een degelijke ontsluiting met vrijwaring van de woonkernen.

Het 'gebied voor weginfrastructuur', zoals opgenomen in het verordenend grafisch plan en gedefinieerd in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften onder artikel 3, is een veruitwendiging van het ontsluitingsscenario 1 in de plan-MER-screening Insteekhaven (cf. goedkeuringsbesluit dienst MER dd. 10 juni 2013). De gemeente heeft zich steeds uitdrukkelijk verzet tegen dit ontsluitingsscenario.

Uit de plan-MER-screening blijkt dat het voorkeursscenario 1, waarbij het terrein wordt ontsloten over de bestaande wegen, niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten en bijgevolg niet plan-MER-plichtig is. De overige ontsluitingsscenario's zouden potentieel aanleiding geven tot aanzienlijke en significant negatieve milieueffecten. Zoals onder onderdeel 1. reeds aangegeven kan de gemeente Heusden-zolder hier niet ernstig mee akkoord gaan.

De keuze voor het voorgestelde alternatieve ontsluitingsscenario 1 werd echter **onvoldoende**

gemotiveerd, en gebeurde op basis van een **onzorgvuldige beoordeling van de effecten op mens en milieu**.

Er wordt met name geen rekening gehouden met de functie van de Industriestraat als ontsluitingsroute voor de nog te ontwikkelen industriegebieden Genebos en Gestel. Daarnaast is ook het **aanzuigeffect** van sluisverkeer afkomstig van nabijgelegen industriegebieden in omliggende gemeenten Lummen en Beringen en afkomstig van een verzadigde verkeerswisselaar in Lummen, onvoldoende onderzocht.

De impact van dit aanzuigeffect voor de discipline mens-verkeer, lucht en geluid werd onterecht niet in rekening genomen in de plan-MER-screening. Door zonder motivatie te stellen dat het voorliggende GRUP in combinatie met ontsluitingsscenario's 2, 3 en 4 plan-MER-plichtig is, wordt ontsluitingsscenario 1 onterecht naar voren geschoven als preferabele route.

Zonder bijkomende toelichting wordt gesteld dat scenario 1 het kleinste aantal knelpunten en aandachtspunten zal genereren en het kleinste aantal noodzakelijke grondverwingen inhoudt. Ook deze stelling kan allerminst overtuigen.

Tevens werd de realisatie van de *fiets-o-strade* aan de oostelijke zijde van het kanaal, waarbij het bestaande tracé van de Industriestraat gevolgd wordt, niet opgenomen in de beoordeling en bij het bepalen van het aantal grondverwingen, noch bij de impact op andere domeinen. Op verschillende plaatsen is de zone voor weginfrastructuur te smal om veilige en afgescheiden voet- en fietspaden te voorzien. Ook inplanting en de concrete realisatie van de rotonde ter hoogte van de kruising van de Westlaan en de Industriestraat, is een knelpunt dat op onzorgvuldige wijze werd betrokken in de beoordeling.

De afstanden zoals opgenomen in toelichtingsnota geven aan dat gewerkt wordt met een aanliggende fietspad van 3m (rijweg is 7m) (zie toelichtingsnota p. 32) hetgeen niet verzoenbaar is met het lopende project rond de fietssnelwegen. Met de wel te volgen maten werd geen rekening gehouden zodat niet werd nagegaan of deze ontsluiting mits een aanvaardbare landschappelijke inkleding en buffering kan worden voorzien ter plaatse.

Zo dient er voor een dubbelrichtingsfietspaden gestreefd te worden naar 4m. De afstand tussen de rijweg en het fietspad dient minstens 1m te zijn en er moet nog rekening worden gehouden met de veiligheidsafstand tot het kanaal. Indien we dit extrapoleren naar de situatie ter plaatsen hetgeen in de beschikbare documenten niet werd uitgevoerd, zou dit resulteren in een te beperkte afstand om afdoende buffering ter vrijwaring van de leefkwaliteit te voorzien.

Zodoende werd de impact op noodzakelijk te onteigenen gronden en de impact op de nabijgelegen woningen zwaar onderschat.

Een en ander toont aan de keuze voor ontsluitingsscenario 1 niet is ingegeven door een zorgvuldige beoordeling van de effecten op mens-verkeer, milieu, lucht en geluid, en met inachtneming van alle relevante aandachtspunten, doch wel louter met het oog op een snelle en goedkope realisatie van het project.

Zoals reeds aangegeven kunnen we als gemeente niet aanvaarden dat onze burgers op deze wijze en op basis van deze motivering en onderzoek, geconfronteerd gaan worden met een grote negatieve impact veroorzaakt door het verkeer.

Temeer daar de gemeente Heusden-Zolder de bevoegde wegbeheerder uitmaakt van de naar voren geschoven wegenis en, zoals reeds van bij aanvang van dit dossier, heeft gesteld niet te zullen instaan van deze ontsluiting of het toestaan van deze aantallen vrachtbewegingen zo dicht bij het centrum.

1.3. Bijkomende mobiliteitsdruk op de dorpsgemeenschappen

De woonkernen en de dorpsgemeenschappen van de gemeente Heusden-Zolder zullen bijkomend onder druk komen te staan door de realisatie van het GRUP alsook de voorgestelde ontsluiting.

De ontsluiting van het bedrijventerrein en het aanzuigefect (extra verkeer naar industriegebieden in Beringen en Lummen) hebben een impact op de mobiliteit en verkeersveiligheid in de deelgemeente Viversel die onvoldoende in beschouwing wordt genomen. Viversel staat reeds onder druk door de aanwezigheid van de E313 en E314 en bijhorende op- en afritten, de aanwezigheid van het kanaal en de industrie. De leefbaarheid van de woonkern Viversel komt in het gedrang indien voor een ontsluiting via de oostelijke zijde van het Albertkanaal wordt gekozen.

Hierbij werd zoals reeds aangegeven manifest onvoldoende rekening gehouden met alle bijkomende verkeerstromen, wezen het door bijkomende ontwikkelingen, aanzuigefecten, verzadiging klaverblad,

Noch uit het verordenend grafisch plan, noch uit de verordenende stedenbouwkundige voorschriften blijkt dat de ontsluiting van het bedrijventerrein via de Veldstraat wordt uitgesloten. De mogelijke ontsluiting van het bedrijventerrein via de Veldstraat in plaats van de Westlaan zou nochtans aanzienlijke mobiliteitseffecten genereren, die eveneens geen weerslag vinden in de plan-MER-screening.

De leefbaarheid van Viversel wordt op geen enkele wijze gegarandeerd.

1.4. Activiteiten onverenigbaar met inplanting bedrijventerrein

Bij de invulling van de activiteiten die thuishoren in de 'zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter' (artikel 1 verordende stedenbouwkundige voorschriften) en 'zone voor gemengd en regionaal bedrijventerrein' (artikel 2 verordenende stedenbouwkundige voorschriften) wordt onvoldoende rekening gehouden met de impact op de aanpalende woonkernen.

Sinds de actualisatie van het Ruimtelijk Veiligheidsrapport in 2016 is aangegeven dat het vestigen van Seveso-bedrijvigheid in het gebied wel mogelijk is. Het toelaten van Seveso-bedrijven is echter onaanvaardbaar, gelet op de nabijheid van woningen en de bovenmatige hinder die ermee gepaard gaat. Bovendien werd de potentiële aanwezigheid van Seveso-bedrijvigheid niet meegenomen in de plan-MER-screening, waardoor de resultaten van deze screening niet berusten op een accurate beoordeling van de effecten van het GRUP op mens en milieu.

Het toelaten van activiteiten zoals afvalverwerking met inbegrip van recyclage, verwerking en bewerking van mest en slib, en verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen in de 'zone voor gemengd en regionaal bedrijventerrein' (artikel 2) is onverenigbaar met de ligging van het bedrijventerrein nabij woonkernen. Er wordt geadviseerd om deze activiteiten te weren in de zone voor gemengd en regionaal bedrijventerrein (artikel 2).

Tevens werd de impact van deze transporten niet meegenomen in de beoordeling van het ontsluitingsscenario terwijl deze wel degelijk een impact hebben op de beoordeling ten aanzien van de bewoning in de buurt van de site doch ook in de buurt van de ontsluiting.

Binnen de huidige voorschriften wordt onvoldoende rekening gehouden met de impact van dergelijke activiteiten op de nabijgelegen woningen.

1.5. Onvolledigheid / onnauwkeurigheid

De kaarten opgesomd op pagina 67 en 68 van de 'screening van de plan-mer-plicht – verzoek tot raadpleging' zijn niet opgenomen in het digitale document op de website van Ruimte Vlaanderen (www.ruimtelijkeordening.be).

Deze documenten zitten ook niet in de analoge bundel die we als gemeente mochten ontvangen.

De innemingstabel die mocht worden ontvangen van het departement omgeving bevat enkel de totale oppervlakten van de percelen. Sommige percelen worden echter gedeeltelijk onteigend.

Bij de te onteigenen percelen zijn ook gronden opgenomen die momenteel gebruikt worden voor de opvang van grote dieren door het Vogel- en zoogdierenasiel in opdracht van verschillende politiezones. Daardoor dreigt de werking van de politiezone Heusden-Zolder en andere politiezones in gedrang te komen.

De gemeenteraad van de gemeente Heusden-Zolder heeft op 26 oktober 2017 **ongunstig advies** verleend overeenkomstig artikel 2.2.10, §4, derde lid om bovenstaande redenen.

Het voorgestelde GRUP is gebaseerd op een **onzorgvuldige beoordeling van de effecten op mens en milieu** en veroorzaakt een **ontoelaatbare druk op de woonkernen en de dorpsgemeenschappen** van de gemeente Heusden-Zolder.

Het uittreksel uit de notulen van de gemeenteraad van 26 oktober 2017 samen met de besluiten van het schepencollege van 3 maart 2008 en 14 april 2008 zijn toegevoegd als bijlage.

Met vriendelijke groeten

Yvo Aerts
Gemeentesecretaris



Mario Borremans
Burgemeester

Schepencollege van 3 maart 2008

Punt nr. 14

Onderwerp grondgebiedszaken - ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS - Economisch Netwerk Albertkanaal - ontwikkelingsvisie

Ingediend door ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS

Dossierbeheerder Els Jennen

Advies financiën

Advies personeelsdienst

Advies technische dienst

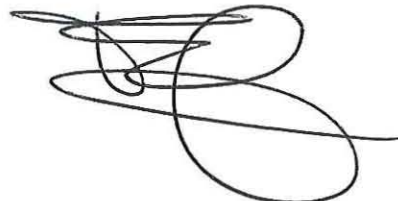
Advies

Ingediend op het secretariaat op 25 februari 2008

Paraaf diensthoofd

Paraaf afdelingscoördinator

Paraaf schepen



Toezending aan de Gouverneur vereist: Neen

(niet in typen - vak bestemd voor het secretariaat)

BESLUIT SCHEPENCOLLEGE:

Sonja Claes – Mario Borremans – Marc Sweyers –

14. Grondgebiedszaken - ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS - Economisch Netwerk Albertkanaal - ontwikkelingsvisie

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de verschillende ontwikkelingsscenario's en ontsluitingsvarianten in het kader van de structurering van de insteekhaven Lummen.

Het college wenst geen ontsluiting langs de oostzijde van het Albertkanaal en vraagt een MER op te stellen voor deze ontsluiting alsook voor alle industrieterreinen in deze nabijheid.

✓

Schepencollege van 14 april 2008

Punt nr. 9

Onderwerp grondgebiedszaken - ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS - ontwikkelingen Kolenhaven - voorkeursscenario

Ingediend door ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS

Dossierbeheerder Els Jennen

Advies financiën

Advies personeelsdienst

Advies technische dienst

Advies

Ingediend op het secretariaat op 7 april 2008

Paraaf diensthoofd

Paraaf afdelingscoördinator

Paraaf schepen

Toezending aan de Gouverneur vereist: Neen

(niet in typen – vak bestemd voor het secretariaat)

BESLUIT SCHEPENCOLLEGE:

09. Grondgebiedszaken - ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS - ontwikkelingen Kolenhaven - voorkeursscenario

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de verschillende ontwikkelingsscenario's in het kader van de structurering van de Insteekhaven Lummen. Het college kan zich principieel akkoord verklaren met het voorgestelde ontwikkelingsscenario 6. Nochtans dient voorafgaand aan of samen met de verdere uitwerking van dit scenario de ontsluiting van het gebied in detail bekeken te worden.

Het college benadrukt dat een ontsluiting aan de oostzijde van het kanaal niet wenselijk is voor onze gemeente.

In verband met ons gemeentelijk standpunt met betrekking tot de ontsluiting dient dringend een brief gericht te worden aan de bestendige deputatie.

OPENBARE VERGADERING VAN 26 OKTOBER 2017**GEMEENTEBESTUUR
HEUSDEN-ZOLDER****PUNT NR. 13**

AANWEZIG : de heer Marc Swevers, voorzitter;
de heer Mario Borremans, burgemeester;
de heren Lode Schops, Peter Tielens, mevrouwen Funda Oru, Marleen Hoydonckx, de heer Engin Ozdemir, mevrouw Ann Leyssens, de heer Nico Geeraerts, schepenen;
mevrouw Elke Gijbels, schepen-OCMW-voorzitter;
de heer Tony Beerten, mevrouwen Marie-Josée Maris-Vanluyd, Simonne Janssens-Vanoppen, de heer Albert Palmers, mevrouw Sonja Claes, de heren Dirk Schops, Jan Jans, Bruno Buyse, Selahattin Özer, Tony Lespoix, Joris Van Ende, mevrouw Ria Feyen, de heer Robin Stroobants, mevrouwen Sole Garcia, Annette Palmers, de heer Kristof Was, mevrouwen Martine Vrancken, Jeanne Gijzen-Prikken, Rita Vanhove, de heren Mohamed Ahmidouch, Hendrik Huyghelier, gemeenteraadsleden;
mevrouw Yolanda Paulussen, secretaris.

ONDERWERP : grondgebiedszaken - ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter 'ENA Insteekhaven Lummen' - openbaar onderzoek - advies

DE GEMEENTERAAD :

Gelet op het gemeentedecreet van 15 juli 2005, art. 42 en 43;

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.7, § 1, gewijzigd bij het decreet van 18 november 2011 en op de artikels 2.4.3 en 2.4.4;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft, en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 april 1979 houdende vaststelling van het gewestplan Hasselt - Genk en latere wijzigingen;

Gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004 over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA);

Gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering van 17 juli 2015 over de verdere aanpak en de lopende acties in het uitvoeringsprogramma voor het Economisch Netwerk Albertkanaal;

Gelet op het globaal plan-MER voor het Economisch Netwerk Albertkanaal, meer specifiek voor de regionale bedrijventerreinen en infrastructurele maatregelen die onderdeel uitmaken van het volledig Economisch Netwerk Albertkanaal, goedgekeurd door de dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie op 20 juni 2014;

Gelet op het onderzoek tot milieueffectrapportage, uitgevoerd in functie van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'ENA Insteekhaven Lummen met externe ontsluiting', goedgekeurd, door de dienst Milieueffectrapportagebeheer van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie op 6 juni 2013 en waaruit blijkt dat de opmaak van een plan-MER niet vereist is;

Gelet op het ruimtelijk veiligheidsrapport, goedgekeurd door de dienst Veiligheidsrapportage van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie op 6 december 2016;

Gelet op de plenaire vergadering, gehouden op 18 december 2014, over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, het verslag ervan en de adviezen van Heusden-Zolder, Lummen, de provincie Limburg, de Vlaamse Waterweg nv, het Agentschap Innoveren en Ondernemen, Onroerend Erfgoed, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Agentschap Wegen en Verkeer Limburg, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Departement Landbouw en Visserij, de Lijn, Sport Vlaanderen, het Departement LNE dienst Veiligheidsrapportage, dienst MER en dienst ALBON, de NMBS en de VMM;

Gelet op het besluit 30 juni 2017 van de Vlaamse Regering houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen" bestaande uit een verordenend grafisch plan, stedenbouwkundige voorschriften, een toelichtingsnota en bijhorende kaarten, een onteigeningsplan en onteigeningstabel, een register met percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie, het onderzoek tot milieueffectrapportage en het ruimtelijk veiligheidsrapport;

Gelet op het richtinggevend gedeelte (p. 76) van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Heusden-Zolder; dat het gemeentebestuur opteert voor een ontsluiting langs de westzijde van het Albertkanaal;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 3 maart 2008 waarin duidelijk gesteld wordt dat het schepencollege geen ontsluiting wenst langs de oostzijde van het Albertkanaal;

Gelet op de beslissing van het schepencollege van 14 april 2008 waarin het college principieel akkoord gaat met het ontwikkelingsscenario 6 op voorwaarde dat de ontsluiting van dit gebied in detail bekeken wordt; dat het college benadrukte dat een ontsluiting aan de oostzijde van het kanaal niet wenselijk is voor onze gemeente; dat dit standpunt schriftelijk werd meegedeeld aan NV De Scheepvaart in ons schrijven van 30 april 2008;

Gelet op de beslissing van het coördinatieplatform ENA van 25 januari 2010 waarbij inrichtingsscenario 6 als voorkeursscenario naar voor werd geschoven;

Gelet op het schrijven van het gemeentebestuur van Heusden-Zolder aan NV De Scheepvaart van 30 april 2010; dat ons gemeentebestuur stelt dat de ontsluitingsweg aan de westzijde van het kanaal dient te worden aangelegd;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 4 juni 2012 in het kader van het ontwerp planMER van het Economisch Netwerk Albertkanaal; dat het college benadrukte dat de uitbreiding van de industriezone aan de Kolenhaven samen dient bekeken te worden met de ontsluiting van het gebied; dat het ontwerp planMER van het ENA duidelijk vermeldt dat de ontwikkeling van de Kolenhaven ongunstig is op het vlak van de verkeersleefbaarheid en veiligheid van Viversel indien het voorkeurs-ontsluitingsscenario uit de structuurschets van de verkeerswisselaar wordt uitgevoerd; dat het college zich derhalve aansloot bij de conclusie uit het ontwerp planMER nl. dat er prioriteit dient gegeven te worden aan de implementatie van de voorstellen voor inbreiding en herstructurering van reeds bestemde bedrijventerreinen; dat een uitbreiding van de bedrijvenzone aan de Kolenhaven pas beoordeeld kan worden op het ogenblik dat de effectieve ontsluiting mee onderzocht wordt; dat de dienst milieueffectenrapportage van dit standpunt op de hoogte werd gebracht door onze brief van 5 juni 2012;

Gelet op de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 21 januari 2013 in het kader van de plan-MER-screening;

Gelet op de brief van 22 januari 2013 van ons gemeentebestuur gericht aan Technum in het kader van Verzoek tot raadpleging" in het kader van een onderzoek tot milieueffectenrapportage van het gewestelijk RUP;

Gelet op het besluit van het schepencollege van 15 december 2014 in het kader van de plenaire vergadering over het voorontwerp van het GRUP Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter 'Insteekhaven Lummen';

Gelet op het verslag van de vergadering van 12 maart 2014 waarin de financiering van de ontsluiting besproken werd;

Overwegende dat het openbaar onderzoek in het kader van het voorliggende RUP loopt van 12 september tot 10 november 2017;

Overwegende dat bij de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen', dat voorlopig vastgesteld werd op 30 juni 2017 en momenteel wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek, manifest onvoldoende rekening wordt gehouden met de opmerkingen en bezwaren die eerder namens de gemeente werden geformuleerd in de loop van de procedure;

Overwegende dat voor het ontwikkelingsscenario 6 en ontsluitingsscenario 1, wat vertaald wordt in het voorliggende GRUP wordt gesteld dat "*globaal kan geoordeeld worden dat het plan niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten en bijgevolg niet plan-MER-plichtig is*"; dat uit de plan-MER-screening blijkt dat er aanzienlijke milieueffecten zullen gegenereerd worden

- Circa 5ha bos aangeduid als bosreservaat zal door het plan verdwijnen
- 40,55 ha biologisch zeer waardevolle en waardevolle gebieden en elementen verdwijnen
- 11,7 ha vegetaties en kleine landschapselementen die in het kader van het Natuurdecreet aangeduid als 'verboden te wijzigen' verdwijnen

dat in de plan-MER-screening voor de discipline mens-verkeer, lucht en geluid zonder grondige motivatie geponeerd wordt dat geen belangrijke milieueffecten worden verwacht; dat hierbij bijvoorbeeld totaal geen rekening wordt gehouden met het aanzuigeffect van een dergelijke ontsluitingsweg of de impact van de op stapel staande projecten dewelke logischerwijze zullen ontsluiten via deze route;
dat de plan-MER-plicht op deze manier volledig wordt miskend;

Overwegende dat niet limitatief kan verwezen worden naar

1) capaciteit van het klaverblad en de gevolgen bij een verzadiging

2) de ontwikkelingen van nabijgelegen industriegebieden zoals de zones in het ENA, ...

dat 1) de capaciteit van de verkeerswisselaar van Lummen is bereikt of zal spoedig bereikt worden; dat niet ontkend kan worden dat zich nu reeds bijna dagelijks filevorming voordoet; dat de nieuwe ontsluitingsweg zonder enige twijfel zal zorgen voor extra aantrekking van verkeer via de Kanaalweg aangezien op deze manier het klaverblad wordt vermeden; dat in de plan-MER-screening dit extra verkeer volkomen wordt genegeerd terwijl bijvoorbeeld verkeer komende van Hasselt-Luik richting Antwerpen via de nieuwe ontsluitingsweg het klaverblad kan ontwijken door als sluipverkeer via afrit 26 bis door te steken naar de rotonde op de Kanaalweg en daar via de Kanaalweg richting oosten door Heusden-Centrum of via Het Heike richting Eversel/ Beringen opnieuw de autostrade te vervoegen; dat deze mogelijkheden en het gebruik ervan nog versterkt zullen worden door het gebruik van apps zoals Waze;

dat 2) binnen het ENA met bedrijvengroepen wordt gewerkt: *'De bedrijvengroep 'knooppunt E313-E314' is gelegen in de deelruimte 'West Limburg', en bestaat uit het bedrijventerrein 'Zolder-Lummen' en de combinatie 'Insteekhaven-Gestel'. De verschillende bedrijventerreinen in de bedrijvengroep 'knooppunt E313-E314' worden als één geheel beschouwd en dienen hun eigen ontsluiting naar het hoofdwegennet te krijgen. Hierbij wordt aangegeven om een afzonderlijk op- en afrittencomplex te realiseren in de richting van Hasselt.'*;

dat de industrieterreinen Gestel, Lummen-Insteekhaven en Zolder-Lummen behoren tot één bedrijvengroep; dat het industrieterrein van Gestel eveneens zal aangesloten worden op de nieuwe ontsluitingsweg en vervolgens naar het op- en afrittencomplex 26bis van de E313; dat uit de plannen met betrekking tot de verhoging van de brug Kanaalweg-Genebosstraat duidelijk blijkt dat het verkeer van het industrieterrein van Gestel vlot zal kunnen afwikkelen naar de nieuwe ontsluitingsweg;

dat de plan-MER-screening met deze bijkomende verkeersstromen onvoldoende rekenschap heeft gehouden terwijl bijkomende overlast significant is;

dat de verkeersimpact hierdoor miskend wordt;

Overwegende dat in het ontwerp van plan-MER voor het totale ENA gebied wordt aangehaald dat wanneer wordt uitgegaan van het voorkeursscenario uit het plan-MER voor de verkeerswisselaar E313-E314 (ontsluiting via de oostelijke langsweg langs het Albertkanaal) de intensiteiten vermeld in de plan-MER voor de verkeerswisselaar niet overeen komen met de verwachte verkeersgeneratie (meer verkeer gegenereerd dan verwacht in het kader van de herstructurering van het gebied); dat in het ontwerp plan-MER eveneens melding wordt gemaakt dat de ontwikkeling van de Kolenhaven een significante stijging in de hoeveelheid vrachtverkeer op de Westlaan veroorzaakt. *"Alternatieve ontsluitingsroutes via een nieuwe kanaalbrug of via de kanaalbrug van de Genebosstraat en de nieuwe westelijke parallelweg langs het kanaal zouden extra hinder kunnen wegnemen. De ontwikkeling van de Kolenhaven op mesoniveau (dus de ontsluiting naar het hoofdwegennet via complex 26bis op de E313) zijn ongunstig op het vlak van de verkeersleefbaarheid- en veiligheid voor Viversel, indien het voorkeurs-ontsluitingsscenario uit de structuurschets en de MER verkeerswisselaar wordt gevolgd."*; dat omwille van deze reden er binnen de plan-MER voorgesteld wordt om prioriteit te geven aan de implementatie van voorstellen voor inbreiding en herstructurering van reeds bestemde bedrijventerreinen; dat uit het ontwerp plan-MER duidelijk blijkt dat een ontsluiting langs de oostzijde van het kanaal wel degelijk ongunstig is op vlak van de verkeersleefbaarheid- en veiligheid voor Viversel;

Overwegende dat men thans onder deze plan-MER-plicht wenst uit te komen door enkel ontsluitingsscenario 1 uit te lichten, en dan zoals aangehaald mits miskenning van verschillende effecten, en ter volledigheid een screening van de belangrijkste milieueffecten van scenario 2, 3 en 4 weer te geven in de screeningsnota; dat zulks niet enkel juridische incorrect is doch ontnemt alle belanghebbenden de mogelijkheid hun standpunt te bepalen op basis van een grondig MER waarbij de voor- en nadelen van de verschillende opties op een gelijkwaardige wijze tegen mekaar worden afgezet en gecorreleerd met de verschillende hinderaspecten en domeinen;

dat zonder deze analyse niet ernstig kan gesteld worden dat een zorgvuldige en op correcte gegevens gebaseerde beslissing mogelijk is, waarbij bijvoorbeeld de impact op natuur en mens in de verschillende hypothesen van toename verkeer tegen mekaar kunnen worden afgewogen;

dat het er alle schijn van heeft dat, in de teksten bij het GRUP wordt trouwens letterlijk aangehaald dat *'Scenario 1 kan, zonder bijkomende procedures, ook snel worden gerealiseerd.'*, het 'meest eenvoudige' scenario hetwelk reeds in voorgaande planningsprocessen werd aangestipt (zo kan verwezen naar planning rond het klaverblad) en dat het snelst en goedkoopst kan worden gerealiseerd, met een gunstige bril werd bekeken;

dat de andere ontsluitingsscenario's (2, 3 en 4) duidelijk minder ernstig werden bekeken;

dat de keuze voor het voorgestelde alternatieve ontsluitingsscenario onvoldoende werd gemotiveerd, noch onderzocht; dat het feit dat het scenario 1 "het kleinste aantal knelpunten en aandachtspunten zal genereren en het kleinste aantal noodzakelijke grondverwervingen inhoudt" niet kan overtuigen; dat dienaangaande op valt dat bij de geprefereerde piste er in vergelijking met de alternatieven zeer weinig ruimte noodzakelijk wordt

geacht om alle vrachtwagens op de vereiste hoogte te krijgen; dat wegens het ontbreken van de technische tekeningen deze voorafname niet kan worden beoordeeld op zijn correctheid; dat de 'snelheid' van realisatie van het weerhouden scenario evenmin een beslissend criterium vormt, a contrario; dat voorliggende keuze de komende generaties in onze woonkernen sterk zal beïnvloeden, waardoor het niet meer dan logisch en zorgvuldig is dat de alternatieven dewelke deze impact ernstig kunnen beperken, zeker indien de toekomstige toename van het verkeer ernstig in rekening wordt gebracht, op zeer grondige en op gelijke voet worden onderzocht met de 'meest eenvoudige' optie dewelke de grootste impact op het menselijke vlak zal genereren; dat temeer daar de beide belanghebbende gemeenten, Lummen en Heusden-zolder, piste 4 als de meeste aangewezen naar voren hebben geschoven en dit nog steeds doen; dat ten aanzien van het 'weerhouden' van deze piste behoudens vergissing ook geen enkele rekening gehouden werd met de geplande aanleg van de fiets-o-strade en de impact hierop; dat het weerhouden scenario hier ontegensprekelijk een grote impact op heeft en zulks op verschillende domeinen; dat tot slot niet ernstig kan worden voorgehouden dat scenario 1 ten aanzien van alle aspecten als meest gunstige naar voren komt;

Overwegende dat het gemeentebestuur de ontwikkeling van het voorliggende bedrijventerrein steeds afhankelijk heeft gemaakt van een degelijke ontsluiting met vrijwaring van de woonkernen; dat het 'gebied voor weginfrastructuur', zoals opgenomen in het verordenend grafisch plan en gedefinieerd in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften onder artikel 3, een veruitwendiging is van het ontsluitingsscenario 1 in de plan-MER-screening Insteekhaven (cf. goedkeuringsbesluit dienst MER dd. 10 juni 2013); dat de gemeente zich steeds uitdrukkelijk heeft verzet tegen dit ontsluitingsscenario; dat uit de plan-MER-screening blijkt dat het voorkeursscenario 1, waarbij het terrein wordt ontsloten over de bestaande wegen, niet resulteert in aanzienlijke milieueffecten en bijgevolg niet plan-MER-plichtig is; dat de overige ontsluitingsscenario's potentieel aanleiding zouden geven tot aanzienlijke en significant negatieve milieueffecten; dat zoals reeds aangegeven de gemeente Heusden-Zolder hier niet mee akkoord kan gaan; dat de keuze voor het voorgestelde alternatieve ontsluitingsscenario 1 onvoldoende gemotiveerd werd en gebeurde op basis van een onzorgvuldige beoordeling van de effecten op mens en milieu; dat er geen rekening gehouden wordt met de functie van de nieuwe weg als ontsluitingsroute voor de nog te ontwikkelen industriegebieden Genebos en Gestel; dat daarnaast ook het aanzuigeffect van sluipverkeer afkomstig van nabijgelegen industriegebieden in omliggende gemeenten Lummen en Beringen en afkomstig van een verzadigde verkeerswisselaar in Lummen, onvoldoende onderzocht is; dat de impact van dit aanzuigeffect voor de discipline mens-verkeer, lucht en geluid onterecht niet in rekening werd genomen in de plan-MER-screening; dat door zonder motivatie te stellen dat het voorliggende GRUP in combinatie met ontsluitingsscenario's 2, 3 en 4 plan-MER-plichtig is, ontsluitingsscenario 1 onterecht naar voren wordt geschoven als preferabele route; dat zonder bijkomende toelichting gesteld wordt dat scenario 1 het kleinste aantal knelpunten en aandachtspunten zal genereren en het kleinste aantal noodzakelijke grondverwingen inhoudt; dat ook deze stelling allerminst kan overtuigen; dat tevens de realisatie van de *fiets-o-strade* aan de oostelijke zijde van het kanaal, waarbij het bestaande tracé van de Industriestraat gevolgd wordt, niet opgenomen is in de beoordeling en bij het bepalen van het aantal grondverwingen, noch bij de impact op andere domeinen; dat op verschillende plaatsen de zone voor weginfrastructuur te smal is om veilige en afgescheiden voet- en fietspaden te voorzien; dat ook de inplanting en de concrete realisatie van de rotonde ter hoogte van de kruising van de Westlaan en de nieuwe ontsluitingsweg, een knelpunt is dat op onzorgvuldige wijze werd betrokken in de beoordeling; dat de afstanden zoals opgenomen in toelichtingsnota aangeven dat gewerkt wordt met een aanliggende fietspad van 3m (rijweg is 7m) (zie toelichtingsnota p. 32) hetgeen niet verzoenbaar is met het lopende project rond de fietssnelwegen; dat met de wel te volgen maten geen rekening werd gehouden zodat niet werd nagegaan of deze ontsluiting mits een aanvaardbare landschappelijke inkleding en buffering kan worden voorzien ter plaatse; dat voor een dubbelrichtingsfietspaden gestreefd dient te worden naar 4m; dat de afstand tussen de rijweg en het fietspad minstens 1m dient te zijn en er nog rekening moet worden gehouden met de veiligheidsafstand tot het kanaal; dat indien we dit extrapoleren naar de situatie ter plaatse, hetgeen in de beschikbare documenten niet werd uitgevoerd, dit zou resulteren in een te beperkte afstand om afdoende buffering ter vrijwaring van de leefkwaliteit te voorzien; dat de impact op noodzakelijk te onteigenen gronden en de impact op de nabijgelegen woningen zwaar werd onderschat; dat een en ander aantoonde dat de keuze voor ontsluitingsscenario 1 niet is ingegeven door een zorgvuldige beoordeling van de effecten op mens-verkeer, milieu, lucht en geluid, en met inachtneming van alle relevante aandachtspunten, doch wel louter met het oog op een snelle en goedkope realisatie van het project; dat we als gemeente niet kunnen aanvaarden dat onze burgers op deze wijze en op basis van deze motivering en onderzoek, geconfronteerd gaan worden met een grote negatieve impact veroorzaakt door het verkeer; dat temeer daar onze gemeente de bevoegde wegbeheerder uitmaakt van de naar voren geschoven wegenis en, zoals reeds van bij aanvang van dit dossier, heeft gesteld niet te zullen instaan van deze ontsluiting of het toestaan van deze aantallen vrachtbewegingen zo dicht bij het centrum;

Overwegende dat de woonkernen en de dorpsgemeenschappen van onze gemeente bijkomend onder druk zullen komen te staan door de realisatie van het GRUP alsook de voorgestelde ontsluiting;

dat de ontsluiting van het bedrijventerrein en het aanzuigeffect (extra verkeer naar industriegebieden in Beringen en Lummen) een impact hebben op de mobiliteit en verkeersveiligheid in de deelgemeente Viversel die onvoldoende in beschouwing wordt genomen; dat Viversel reeds onder druk staat door de aanwezigheid van de E313 en E314 en bijhorende op- en afritten, de aanwezigheid van het kanaal en de industrie; dat de leefbaarheid van de woonkern Viversel in het gedrang komt indien voor een ontsluiting via de oostelijke zijde van het Albertkanaal wordt gekozen;

dat hierbij zoals reeds aangeven manifest onvoldoende rekening werd gehouden met alle bijkomende verkeerstromen, wezen het door bijkomende ontwikkelingen, aanzuigeffecten, verzadiging klaverblad, ... ;

dat noch uit het verordenend grafisch plan, noch uit de verordenende stedenbouwkundige voorschriften blijkt dat de ontsluiting van het bedrijventerrein via de Veldstraat wordt uitgesloten; dat de mogelijke ontsluiting van het bedrijventerrein via de Veldstraat in plaats van de Westlaan nochtans aanzienlijke mobiliteitseffecten zou genereren, die eveneens geen weerslag vinden in de plan-MER-screening;

dat de leefbaarheid van Viversel op geen enkele wijze wordt gegarandeerd;

Overwegende dat bij de invulling van de activiteiten die thuishoren in de 'zone voor specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter' (artikel 1 verordende stedenbouwkundige voorschriften) en 'zone voor gemengd en regionaal bedrijventerrein' (artikel 2 verordenende stedenbouwkundige voorschriften) onvoldoende rekening wordt gehouden met de impact op de aanpalende woonkernen;

dat sinds de actualisatie van het Ruimtelijk Veiligheidsrapport in 2016 is aangegeven dat het vestigen van Seveso-bedrijvigheid in het gebied wel mogelijk is; dat het toelaten van Seveso-bedrijven echter onaanvaardbaar is, gelet op de nabijheid van woningen en de bovenmatige hinder die ermee gepaard gaat; dat bovendien de potentiële aanwezigheid van Seveso-bedrijvigheid niet meegenomen is in de plan-MER-screening, waardoor de resultaten van deze screening niet berusten op een accurate beoordeling van de effecten van het GRUP op mens en milieu;

dat het toelaten van activiteiten zoals afvalverwerking met inbegrip van recyclage, verwerking en bewerking van mest en slib, en verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen in de 'zone voor gemengd en regionaal bedrijventerrein' (artikel 2) onverenigbaar is met de ligging van het bedrijventerrein nabij woonkernen; dat er wordt geadviseerd om deze activiteiten te weren in de zone voor gemengd en regionaal bedrijventerrein (artikel 2);

dat tevens de impact van deze transporten niet meegenomen werd in de beoordeling van het ontsluitingsscenario terwijl deze wel degelijk een impact hebben op de beoordeling ten aanzien van de bewoning in de buurt van de site doch ook in de buurt van de ontsluiting;

dat binnen de huidige voorschriften onvoldoende wordt rekening gehouden met de impact van dergelijke activiteiten op de nabijgelegen woningen;

Overwegende dat de kaarten opgesomd op pagina 67 en 68 van de 'screening van de plan-MER-plicht – verzoek tot raadpleging' niet opgenomen zijn in het digitale document op de website van Ruimte Vlaanderen (www.ruimtelijkeordening.be); dat deze documenten ook niet zitten in de analoge bundel die we als gemeente mochten ontvangen;

dat de innemingstabel die we mochten ontvangen van het departement omgeving enkel de totale oppervlakten van de percelen bevat; dat sommige percelen echter gedeeltelijk onteigend worden;

Overwegende dat bij de te onteigenen percelen ook gronden zijn opgenomen die momenteel gebruikt worden voor de opvang van grote dieren door het Vogel- en zoogdierenasiel in opdracht van verschillende politiezones; dat daardoor de werking van de politiekezone Heusden-Zolder en andere politiezones in gedrang dreigt te komen.

BESLUIT MET 31 STEMMEN VOOR, 0 STEMMEN TEGEN EN 0 ONTHOUDINGEN :

Artikel 1. De gemeenteraad van de gemeente Heusden-Zolder neemt kennis van het voorlopig vastgestelde ruimtelijk uitvoeringsplan 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Insteekhaven Lummen' en verleent overeenkomstig artikel 2.2.10, § 4 derde lid van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening een ongunstig advies om bovenstaande redenen.

Artikel 2. Het voorliggende gewestelijk RUP is gebaseerd op een onzorgvuldige beoordeling van de effecten op mens en milieu en veroorzaakt een ontoelaatbare druk op de woonkernen en dorpsgemeenschappen van onze gemeente.

Aldus gedaan op de dag als hierboven.
NAMENS DE GEMEENTERAAD

(get.) Yolanda Paulussen
Secretaris

In opdracht:

Yvo Aerts
Gemeentesecretaris

Voor eensluidend uittreksel:
Heusden-Zolder, 27 oktober 2017

(get.) Marc Swevers
Voorzitter

Mario Borremans
Burgemeester