

Provincie
Arrondissement
Stad
Dossiernr

Limburg
Tongeren
Bilzen
09080.03

Maart 2013

Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Molenstraat"

Definitieve vaststelling

Opdrachtgever:
Stad Bilzen
Deken Paquayplein 1
3740 Bilzen



Afdeling Ruimtelijke planning en Ontwerp

Herkenrodesingel 101
3500 Hasselt
tel: 011/26.08.70
email : info@grontmij.be

Revisie	Opmerking	Planindex	Datum
1A	Startnota	A	06 september 2010
1B	Voorontwerp Plenaire Verg.	B	21 oktober 2010
1C	Ontwerp Plenaire Verg.	C	29 november 2010
1D	Ontwerp Plenaire Verg.	D/E	15 juni 2011
1E	Plenaire vergadering	F	Januari 2012
1F	Voorlopige vaststelling	G	September 2012
1G	Definitieve vaststelling	H	Januari 2013
1H	Definitieve vaststelling	H	Maart 2013

	Naam	Handtekening	datum
Opgemaakt Ruimtelijke planner	Arch./Stbk. Ann Steegmans		Maart 2013
Geverifieerd projectleider	Arch./Stbk. Ann Steegmans		Maart 2013
Vrijgegeven afdelingshoofd	L.ar. /Stbk. Katrien Van Den Bergh		Maart 2013



Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Molenstraat"

Opgemaakt door een erkend ruimtelijk planner,

Ann Steegmans
Architect-stedenbouwkundige
Erkend ruimtelijk planner

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad om gevoegd te worden in de beraadslaging in zitting van 26 maart 2013

De secretaris,

De burgemeester,

Kristien Schoofs

Frieda Brepoels

Inhoudsopgave

TITEL I: TOELICHTINGSNOTA	9
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding tot de opmaak van het uitvoeringsplan	9
1.2 Integratie m.e.r.-screening	9
1.3 Initiatiefnemer	9
2 Het plangebied	10
2.1 Macrosituering Stad Bilzen	10
2.2 Mesosituering Stad Bilzen	10
2.3 Het plangebied: Micro-schaal	11
3 Voorgeschiedenis	12
3.1 Algemeen	12
4 Ter uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Bilzen	14
4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	14
4.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg	15
4.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Bilzen	16
5 Relevante plannen	19
5.1 Conceptstreefbeeld Regionet Limburg	19
5.2 BPA Sint-Maartensgracht (MB 22.12.1994)	21
5.3 PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Bilzen	21
6 Ruimtelijke analyse omgeving molenstraat	22
6.1 Ruimtelijke structuur	22
6.2 Bebouwingsstructuur	23
7 Probleemstelling - Knelpunten en potenties	25
7.1 Probleemstelling	25
7.2 Knelpunten	25
7.3 Potenties	26
8 Gewenste Ruimtelijke Structuur	27
8.1 Aanleiding tot opmaak van het RUP	27
8.2 Omschrijving van de opdracht	27
8.3 Visie	28
8.4 Doelstellingen	29
8.5 Concepten	30
8.6 Syntheseschets	34

8.7	Inrichtingsschets Tramhalte – Brug over spoorwegen.....	35
8.8	Detaileringsgraad van het RUP.....	37
8.9	Grensoverschrijdende effecten van het RUP.....	37
8.10	Mogelijke alternatieven.....	37
9	Planologische ruil.....	38
9.1	Omzettingen agrarisch gebied en natuurgebied.....	38
9.2	Omzendbrief RO2010/01 – inname herbevestigd Agrarisch Gebied.....	40
9.3	Planologische ruil.....	42
10	Bestaande juridische en feitelijke toestand.....	43
10.1	Bestaande juridische toestand.....	43
10.2	Bestaande feitelijke toestand.....	50
11	Aftoetsing plan-MER-plicht van rechtswege.....	54
11.1	Project m.e.r.-plicht.....	54
11.2	Noodzaak tot passende beoordeling.....	54
11.3	Conclusie.....	54
12	Scoping van de milieu-effecten.....	55
12.1	Gezondheid en veiligheid van de mens.....	55
12.2	Ruimtelijke ordening.....	57
12.3	Fauna en flora – biodiversiteit.....	57
12.4	Energie- en grondstoffenvoorraad.....	60
12.5	Bodem.....	61
12.6	Water.....	63
12.7	Lucht en klimatologische factoren.....	68
12.8	Licht, warmte en stralingen.....	68
12.9	Landschap en cultureel erfgoed.....	68
12.10	Mobiliteit.....	73
12.11	Geluid.....	74
12.12	Synthese.....	74
12.13	Conclusie.....	75
12.14	Verwerking Mer-Screening.....	76
13	Grafisch plan.....	82
14	Planbaten/Planschade.....	83
14.1	Planschade.....	83
14.2	Planbaten.....	84
14.3	Bestemmingswijzigingcompensatie door kapitaalschade.....	85
15	Ruimtebalans.....	88

16	Lijst met op te heffen voorschriften binnen de grenzen van het RUP.....	89
	TITEL II: STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN.....	91
1	Algemene bepalingen.....	91
Artikel 1.	Wijze van meten.....	91
Artikel 2.	Gehanteerde begrippen.....	91
Artikel 3.	Bepalingen in verband met de bestemmingen.....	92
Artikel 4.	Bepalingen in verband met beplanting.....	93
Artikel 5.	Bepalingen in verband met het waterbeleid.....	93
2	Specifieke bepalingen voor de verschillende bestemmingszones.....	94
Artikel 6.	Zone voor weginfrastructuur.....	95
Artikel 7.	Zone voor weginfrastructuur met nabestemming buffer.....	97
Artikel 8.	Buffer.....	99
Artikel 9.	Zone voor complementaire functies (overdruk).....	103
Artikel 10.	Markant punt (indicatieve aanduiding).....	105
Artikel 11.	Natuurgebied.....	106
Artikel 12.	Agrarisch gebied.....	108
Artikel 13.	Zone voor landelijk wonen met nabestemming natuur.....	110
Artikel 14.	Zone voor water en natuur.....	112
Artikel 15.	Zone voor tuinen.....	114
Artikel 16.	Tracé voor waterloop (indicatieve aanduiding).....	115
Artikel 17.	Zone non-aedificandi (overdruk).....	116
	TITEL III: BIJLAGEN.....	117
1	Bijlage 01.....	117
1.1	MER Spartacus Lijn 01: Samenvatting.....	117
2	Bijlage 02: COLLEGE BESLISSING.....	120
3	Bijlage 3: Toelichting advies departement Landbouw en Visserij.....	121
4	Bijlage 4: Integraal advies dienst MER.....	122

TOELICHTINGSNOTA

TITEL I: TOELICHTINGSNOTA.

1 INLEIDING.

1.1 AANLEIDING TOT DE OPMAAK VAN HET UITVOERINGSPLAN.

De opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan¹ is een direct gevolg van het Spartacusplan.

Het Spartacusplan van De Lijn beoogt de uitbouw van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer in Limburg. Dit openbaar vervoer wordt uitgebouwd tot een goed en waardevol alternatief voor het autoverkeer: een transitie in de perceptie omtrent verplaatsingsgewoonten realiseren is dan ook één van de eerste doelstellingen van dit plan.

De Lijn wil een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden uitbouwen, waarin de trein samen met ander hoogwaardig railvervoer (sneltram) en snelbussen de ruggengraat vormt voor snelle verplaatsingen op grotere afstanden.

Dit RUP betreft een plangebied gelegen op Lijn 1, nabij de voormalige spoorlijn 20, die Hasselt en Lanaken verbindt.

Om de afschaffing van de overwegen in Beverst te Bilzen te kunnen verwezenlijken, dienen een aantal werken uitgevoerd te worden waarvoor een bestemmingswijziging moet doorgevoerd worden. Deze bestemmingswijzigingen worden behandeld in onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan.

1.2 INTEGRATIE M.E.R.-SCREENING.

Vanaf 1 juni 2008 dient er bij de opmaak van RUP's formeel rekening gehouden te worden met het onderzoek van milieueffecten die de realisatie van de bestemmingen in dit RUP kunnen teweegbrengen. In de praktijk betekent dit dat voor elk RUP minimaal een 'onderzoek tot m.e.r.' moet uitgevoerd worden.

De resultaten van het onderzoek tot m.e.r. geven aan of de opmaak van een plan-MER al dan niet noodzakelijk is. Bijkomend worden de resultaten aangewend om de ruimtelijke keuzes die in het RUP gemaakt worden inhoudelijk te versterken en te onderbouwen.

Dit document is opgebouwd uit volgende onderdelen:

- situering en beschrijving van het plangebied;
- beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsgraad van het RUP;
- relevante elementen van de ruimtelijke en juridisch-beleidsmatige planningscontext;
- aftoetsing plan-MER-plicht van rechtswege;
- screening van de verwachte significante milieueffecten, rekening houdend met de doelstellingen van het plan en de kwetsbaarheid van de omgeving;
- eindconclusie.

1.3 INITIATIEFNEMER.

Stad Bilzen
Deken Paquayplein 1
3740 Bilzen

Contactpersoon:

Els Maurissen
089 /51.92.54

¹ Ruimtelijk Uitvoeringsplan: RUP

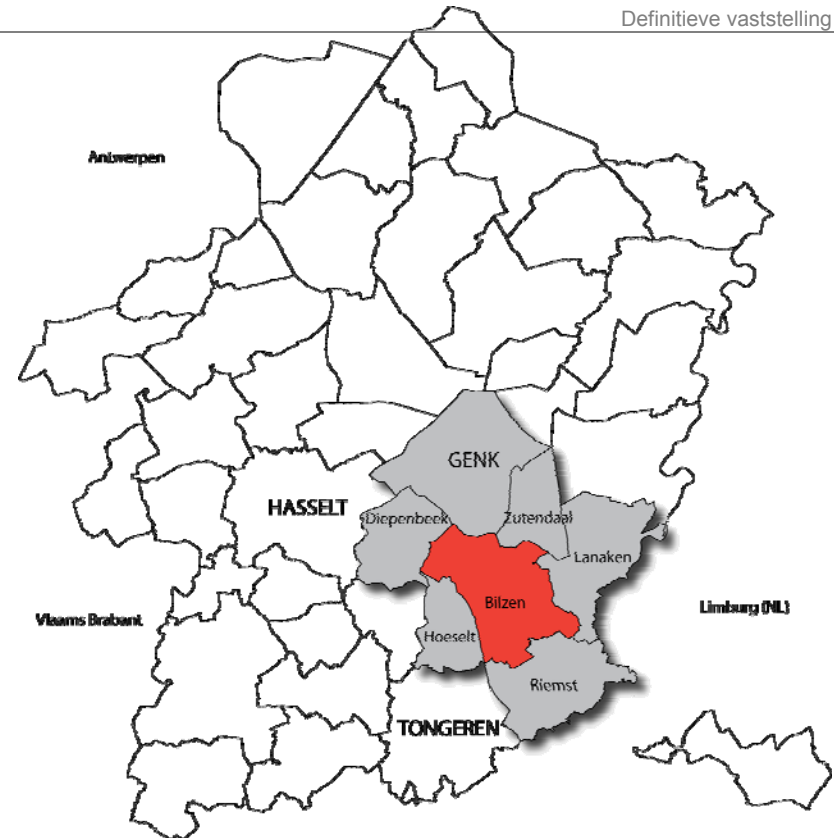
2 HET PLANGEBIED.

2.1 MACROSITUERING STAD BILZEN.

Bilzen is gelegen in het zuidoosten van de provincie Limburg. De stad grenst in het noordwesten aan de stad Genk. In uurwijzerszin grenst Bilzen voorts aan Zutendaal, Lanaken, Riemst, Hoeselt en Diepenbeek.

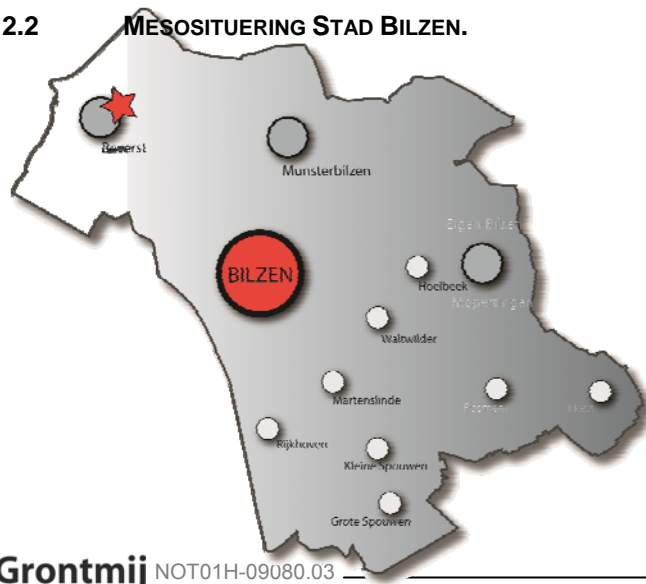
De stad maakt deel uit van Haspengouw: daarbij zijn haar landbouwgebieden zowel in Droog als Vochtig Haspengouw gelegen, als in het Demerland.

In noordzuidrichting wordt de stad gekruist door het bekken van Maas en Schelde, respectievelijk aan oostelijke en westelijke zijde.



Figuur 1: Geografische situering van de stad Bilzen.

2.2 MESOSITUERING STAD BILZEN.

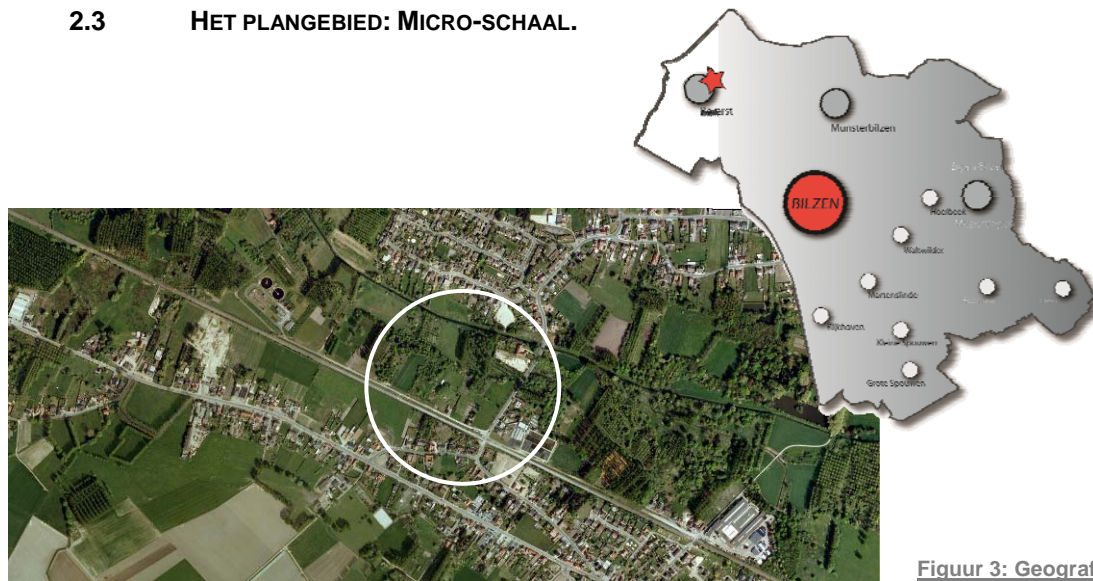


De stad Bilzen bestaat uit dertien deelgemeenten waarvan Bilzen als autonoom kleinstedelijk gebied geselecteerd werd.

Daarnaast werden Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen-Mopertingen als hoofddorp geselecteerd. De overige deelgemeenten werden als woonkernen aangeduid.

Figuur 2: Geografische situering van de stad Bilzen en haar deelgemeenten.

2.3 HET PLANGEBIED: MICRO-SCHAAL.



Figuur 3: Geografische situering van het plangebied.

Het plangebied is gelegen nabij Beverst, in de noordwestelijke hoek van de gemeente, nabij de gemeentegrens met Diepenbeek. In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich spoorlijn 34 (Hasselt-Luik) en de lijn 1 van het Spartacusplan. Parallel met de sporen, op zo een 100m ten zuiden ervan, bevindt zich de N2 die Hasselt met Bilzen verbindt.

Het plangebied bestaat uit een aantal kleinere zones die allen ten gevolge van de sluiting van de overweg in de Molenstraat en Nijverheidsstraat in moeilijkheden geraken. De sluiting van de overweg heeft gevolgen voor de zone voor landelijk wonen in de Molenstraat (foto links), de zone voor landelijk wonen aan Kraalingenveld (foto rechts) en de zone voor ambachten en lokale bedrijven (foto midden) aan de Nijverheidsstraat.



3 VOORGESCHIEDENIS.

3.1 ALGEMEEN.

Binnen Spartacus kunnen reizigers vlot overstappen van trein naar bus, van bus naar trein en van bus naar bus in de knooppunten. Het netwerk van knopen maakt dat reizigers vlot eender welke bestemming, binnen en buiten de provincie, kunnen bereiken. Om de benodigde goede aansluitingen te kunnen bewerkstelligen zijn constante reistijden tussen de knooppunten nodig. De betrouwbaarheid van exploitatie is daarom van groot belang. Een vlotte en compromisloze doorstroming op diverse trajecten is absoluut noodzakelijk voor de kwaliteit van het traject.

In het Spartacusplan wordt uitgegaan van een maximale reistijd tussen Hasselt en Lanaken van 30 minuten. Deze reistijd is bovendien een goede waarde om een volwaardig alternatief voor de personenwagens te vormen. Alle routes dienen in een later stadium nog afgetoetst te worden aan de haalbare exploitatie.

3.1.1 Beknopte projectbeschrijving lijn 1.

Het project betreft de aanleg en exploitatie van een sneltramlijn van het station van Hasselt tot Lanaken. De sneltram zal hierdoor een verbinding tussen het station van Hasselt en het station van Maastricht in Nederland vormen.

De sneltramlijn Hasselt – U Hasselt – Maastricht is de eerste van de drie voorziene sneltramlijnen (de andere zijn Hasselt – U Hasselt – Maasmechelen en Hasselt – Neerpelt – Lommel) die in het kader van het Spartacusproject concreet voorbereid wordt. Hiermee neemt De Lijn een belangrijke stap in de uitvoering van het Spartacusplan.

De sneltramlijn doorkruist van west naar oost de volgende Limburgse steden en gemeenten: Hasselt, Diepenbeek, Bilzen (deelgemeenten Beverst, Bilzen, Munsterbilzen, Waltwilder, Hoelbeek en Eigenbilzen), Lanaken (deelgemeenten Gellik en Lanaken) en Maastricht (Nederlands Limburg).

Van in Lanaken tot in Maastricht wordt de spoorlijn heraangelegd voor goederenvervoer per spoor. De werken hiervoor werden aangevat in september 2007. Deze heraanleg maakt geen deel uit van dit project en wordt als uitgangspunt meegenomen in de referentiesituatie. De Nederlandse overheden wensen de toekomstige sneltramverbinding tussen Maastricht en Vlaanderen zo optimaal mogelijk aan te wenden en zijn daarom momenteel zelf met een onderzoek gestart van het Nederlandse Luik. De grensovergang van de spoorlijn ligt evenwel juridisch vast.

3.1.2 Verantwoording en doelstellingen.

Het Spartacusplan is ontwikkeld om de ontsluiting van Limburg met het openbaar vervoer te verbeteren. Het openbaar vervoer in en naar Limburg is kwalitatief niet overal even sterk uitgebouwd. In sommige regio's ontbreken snelle verbindingen of zijn attractiepolen onvoldoende bereikbaar. De Lijn Limburg wil op dit potentieel inspelen met een geïntegreerd en hiërarchisch net van trein-, sneltram- en buslijnen die zo veel mogelijk optimaal met elkaar verknoot worden in de knooppunten.

3.1.3 Administratieve voorgeschiedenis.

De voorgeschiedenis van het Spartacusplan is zeer uitgebreid. Onderstaande oplijsting geeft weer op welke momenten in Vlaanderen reeds beslissingen genomen werden over het Spartacusplan en het voorliggende plan, de lijn 1 van het Spartacusplan, in het bijzonder.

- Het Spartacusplan werd een eerste maal voorgesteld aan de Raad van Bestuur van De Lijn op 15 december 2004.
- Het Spartacusplan is opgenomen in het Regeerakkoord 2004-2009 van de Vlaamse Regering. Hierin geeft de regering aan dat ze initiatieven zal ondernemen ter uitvoering van het Spartacusconcept. Dit heeft als doel om de doorstroming van het openbaar vervoer en dus zijn snelheid en rendabiliteit te verhogen.
- In het Limburgplan 2005-2009 van de Vlaamse Regering wordt resoluut geopteerd voor de verdere ontsluiting van Limburg. Hierbij werd opgelegd dat een concreet investeringsplan (met aanduiding van de tracés, budgetten en procedures) uitgewerkt dient te worden. De verbinding tussen de universitaire campussen van Hasselt en Maastricht wordt hierbij als prioritair uit te voeren voorgesteld.
- Tijdens de zitting van de Raad van Bestuur van De Lijn van 21 december 2005 werd het Spartacusplan nogmaals behandeld. Hier werd de beslissing genomen om de studie en procedure voor realisatie van de drie tramlijnen op te starten.
- Beslissing Raad van Bestuur gunning studies (MER, streefbeeld, e.a. ...) aan de THV Varinia op 17 oktober 2007.

De dienst Mer heeft in 2006 schriftelijk aangegeven dat voor het Spartacusplan de volgende MER's dienen opgesteld te worden:

- Voor de lijn Hasselt-Campus Diepenbeek-Lanaken-Maastricht een project-MER;
- Voor de lijn Hasselt-Campus Diepenbeek-Genk-As-Maasmechelen een plan-MER en een project-MER;
- Voor de lijn Hasselt-Lommel via Neerpelt een project-MER.

Ten gevolge van de sindsdien gewijzigde m.e.r.-wetgeving dient ook voor de lijn Hasselt-Lommel een plan-MER opgemaakt te worden.

4 TER UITVOERING VAN HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BILZEN.

4.1 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN².

De aanleg van de sneltramlijn tussen Diepenbeek en Bilzen, als onderdeel van de sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht wordt in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen in een ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd.

Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur

Het beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Ten aanzien van dit mobiliteitsbeleid zijn de vooropgestelde ruimtelijke principes sterk sturend. Zo leidt het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling tot een ruimtelijke bundeling van de verplaatsingsbehoefte, hetgeen leidt tot een verruiming van de individuele verplaatsingsmogelijkheden. De ruimtelijke bundeling is daarbij een noodzakelijke voorwaarde voor collectief vervoer. Door de ruimtelijke concentratie van herkomst en bestemming is een totale inperking van het verkeersvolume eveneens mogelijk. De gedeconcentreerde bundeling gaat gepaard met een ruimtelijke concentratie van het verkeersvolume. De omgevingseffecten kunnen beperkt blijven wanneer de verplaatsingsmogelijkheden te voet, per (brom)fiets en met collectief vervoer het grootst zijn en wanneer ze afgestemd blijven op de kenmerken van herkomst- en bestemmingslocaties.

Duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Voor een duurzame mobiliteit wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd, waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend. Deze 3 basiscomponenten worden geïntegreerd benaderd. De belangrijkste uitgangspunten om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, worden als volgt omschreven:

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen, omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling ;
- het garanderen van de beoogde leefbaarheid ;
- het vergroten van de verkeersveiligheid ;
- het afremmen van de groei van de automobieliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

Fijnmazige ontsluiting van de stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend netwerk van hoofdinfrastructuren

De ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden en de overige economische knooppunten is gericht op het samenhangend netwerk van hoofdinfrastructuren. Deze ontsluiting wordt multimodaal verzorgd met specifieke systemen van collectief personenvervoer en goederenvervoer. Deze complementaire ontsluitende infrastructuren zijn beperkt van omvang. Activiteiten die veel personen- en/of goederenmobiliteit veroorzaken worden gelokaliseerd in de stedelijke gebieden en economische knooppunten nabij het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuur.

Versterking van alternatieven voor het autoverkeer

Er wordt in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen voor geopteerd om de alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer te versterken. Voor het personenverkeer zijn die alternatieven voor de kortere afstand te voet en per fiets, voor de langere afstanden het openbaar en collectief vervoer.

² Vlaanderen, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, goedgekeurd d.d. april 2004

Voor het goederenvervoer zijn dat het spoor en het water. Het gecombineerd goederenvervoer als "complementaire" vervoerswijze moet uitgebouwd en versterkt worden. Zowel de mogelijkheden voor de uitbouw van noodzakelijke infrastructuur als de ruimtelijke condities (verdichting bij stations, locatiebeleid, ...) moeten worden voorzien.

De stedelijke gebieden

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zijn stedelijke gebieden geselecteerd; Hasselt-Genk (delen van de gemeenten Diepenbeek, Hasselt, Genk en Zonhoven) is geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Het ruimtelijk beleid in de regionaalstedelijke gebieden is erop gericht de bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal te benutten. Omwille van het verzorgingsniveau, de stedelijke voorzieningen en de economische structuur nemen de regionaalstedelijke gebieden een belangrijke plaats in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen in. Een regionaalstedelijk gebied heeft op kwantitatief en kwalitatief vlak grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Maastricht-Heerlen-Hasselt/Genk-Aken-Luik is geselecteerd als een grensoverschrijdend stedelijk netwerk dat potentieel structuurbepalend is op Vlaams niveau omwille van de versterking van de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Hasselt/Genk, Maastricht, Heerlen, Aken en Luik en omwille van de complementariteit inzake economische structuur en stedelijke voorzieningen.

4.2 PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN LIMBURG³.

Het ruimtelijk structuurplan van de provincie Limburg is op 12 februari 2003 goedgekeurd door de bevoegde Vlaamse minister van ruimtelijke ordening.

In dit structuurplan wordt onder meer het streven naar een meer duurzame mobiliteit als principe naar voor geschoven. Dit houdt in dat de attractiviteit van openbaar vervoer moet verhoogd worden, onder meer door het verbeteren van infrastructuur en het verhogen van frequenties; anderzijds moet ook ingezet worden op het beïnvloeden van de vraag door het afstemmen van de ruimtelijke ordening op het openbaar vervoer (bundelen van activiteiten en functies). In haar structuurplan heeft de provincie Limburg een hiërarchisch openbaar vervoernetwerk voorgesteld.

Het gaat om een verbindend net dat een alternatief biedt voor autoverplaatsingen en dat vooral snelheid beoogt (relatief grote afstanden tussen de haltes – grotere kernen – waartussen de meest directe weg met hoge snelheid wordt genomen). Het is opgebouwd uit drie niveaus: een bovenprovinciaal (nationaal) niveau, een verbindend provinciaal niveau en een verbindend intergemeentelijk niveau. Op het hoogste niveau, het bovenprovinciaal openbaar vervoer, wordt de verbinding Hasselt-Maastricht opgenomen als een wenselijke interstedelijke openbaar vervoerslijn; een aandachtspunt hierbij is het wegwerken van de negatieve effecten op de leefbaarheid en de woonkwaliteit.

De provincie Limburg heeft in haar ruimtelijk structuurplan natuurverbindingen geselecteerd. De natte natuurverbinding 63 grenst aan het plangebied van voorliggend RUP: de doortocht van de Demer doorheen het verstedelijkt gebied tussen LUC tot voorbij Prinsbeemden. Als aandachtspunt is in het RSPL aangegeven dat het gaat om te ontwikkelen natuurlijke stapstenen en een 'groenblauw' lint. Het vooropgestelde beleid voor de natte natuurverbindingen betreft het ruimtelijk ondersteunen van een hogere ecologische kwaliteit en van integraal waterbeheer, van de verbindingsfunctie van de waterloop en haar omgeving en het behoud van de niet-bebouwde elementen binnen het gebied in relatie tot de ruimtelijke ondersteuning van de hoofdgebruiker.

Dwars op deze natuurverbinding zijn de droge natuurverbinding 26 tussen het noordelijk deel van de Maten en de Demervallei (LUC) via het buffergebied ten oosten van de Maten, en de droge verbinding 27 tussen de westelijke vijverketting Langewaters ten noorden van het Albertkanaal en de Demervallei LUC gesitueerd. Het vooropgestelde ruimtelijke beleid voor deze droge natuurverbindingen is het ruimtelijk ondersteunen van een hogere ecologische basiskwaliteit, van waterinfiltratie en van de verbindingsfunctie; tevens wordt gestreefd naar het behoud van de nietbebouwde elementen binnen het gebied in relatie tot de ruimtelijke ondersteuning van de hoofdgebruiker.

Tussen Bilzen en Munsterbilzen is tevens een open ruimteverbinding geselecteerd (nr. 28). Het beleid dat hiervoor wordt voorgesteld is het behoud van de open ruimte verbindingen binnen de stedelijke en economische netwerken en in of nabij stedelijke gebieden. Nieuwe bebouwing wordt zoveel mogelijk geweerd en de ruimtelijke relatie tussen de verbonden gebieden moet worden gewaarborgd.

Wat betreft de nederzettingsstructuur zijn in het provinciaal structuurplan Eigenbilzen-Mopertingen, Munsterbilzen en Beverst als hoofddorpen geselecteerd.

³ Provincie Limburg, Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg, goedgekeurd bij MB op 12/02/2003

4.3 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BILZEN.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad Bilzen is goedgekeurd door de Bestendige Deputatie van de provincie Limburg op 21 juni 2006.

4.3.1 Richtinggevende bepalingen GRS Bilzen.

DEEL I: algemene visie en concepten.

Het hoofddorp Beverst maakt deel uit van de deelruimte 'grote kernengebied Beverst-Munsterbilzen'; het beleid dat vooropgesteld wordt is het versterken van de kern. Tevens wordt ingezet op de landschappelijke versterking van de vallei van de Winterbeek doorheen het bebouwde gebied; de beekvallei is aangeduid als een lokale natuurcorridor. Er wordt ingezet op het behouden en verbeteren van de woonkwaliteit ter hoogte van het centrum, met onder meer het aanbrengen van een geluidsbuffer langsheen de spoorlijn Hasselt-Luik. Voor de ruimte aan weerszijde van de kern van Beverst ten zuiden van de spoorlijn wordt de versterking van het compartimentenlandschap (landbouw/natuur) vooropgesteld, met veel aandacht voor KLEstructuur met de Winterbeek, de Marebeek en de Pepelbeek als structurerende natuurlijke dragers.

Aan de noordzijde van de spoorlijn 34 is de deelruimte 'valleicomplex Demer-Munsterbeek' gesitueerd. Hier wordt het behoud en de versterking van de KLE-structuur als eigenheid van het Demerlandschap vooropgesteld. Nog aan de noordzijde is een KMO-zone gesitueerd, waarvoor de gemeente een nabestemming natuur voor voorstelt. Dwars op de spoorlijn is een langzaam verkeersverbinding tussen Beverst en Schoonbeek voorzien, parallel aan de spoorlijn een toeristisch-recreatieve fietsroute.

De stad Bilzen streeft naar een reactivering van de lijn Hasselt-Lanaken-Maastricht en wenst het station van Bilzen aan te sluiten op deze spoorverbinding. In het structuurplan wordt aangegeven dat om het spoorverkeer terug te kunnen activeren een terreinreservering voor de nieuwe bocht dient te gebeuren en dat de spoorwegzaten bebouwingvrij dienen gehouden te worden tussen Bilzen en Maastricht.

4.3.1.1 De deelruimten en hun gewenste ontwikkeling.

Het grote kernengebied Beverst - Munsterbilzen

De spoorlijn als harde grens tussen de Demervallei en Beverst

Versterken van het hoofddorp Beverst

De spoorlijn vormt de harde grens tussen de Demervallei en het hoofddorp Beverst. Bestaande activiteiten ten noorden van de spoorlijn moeten op termijn verdwijnen en omgezet worden naar natuur. De fietsroute, die momenteel aansluit op het toeristisch-recreatief fietsroutenetwerk van Hasselt-Diepenbeek, wordt ten noorden van de spoorlijn 34 doorgetrokken tot in het centrum van Bilzen. Op deze manier wordt een snelle en kwaliteitsvolle fietsrelatie tussen Hasselt en Bilzen gecreëerd, langsheen de vallei van de Demer.

Versterken van het compartimentenlandschap

Het creëren van een compartimentenlandschap waar landbouw en natuur in harmonie met elkaar kunnen ontwikkeld worden.

De visie op deze deelruimte komt neer op het herverkavelen van de landbouwpercelen (ruilverkaveling Vliermaalroot) om enerzijds grotere aaneengesloten landbouwgronden te bekomen, en anderzijds op het versterken van de KLE-structuur met de Winterbeek, de Marebeek en de Pepelbeek als structurerende, natuurlijke dragers van de deelruimte. Het KLE-raster, opgehangen aan de aanwezige beekvalleien, versterkt de continuïteit van het lokale, natuurlijke netwerk van de gemeente. Zodoende krijgt de beroepslandbouw voldoende ontwikkelingskansen, in een agrarisch landschap, bepaald door sterke landschappelijke structuren.

Het valleicomplex Demer-Munsterbeek

Vrijwaren van de continuïteit van de valleigebieden

De aanwezige barrières enerzijds (spoorlijnen, weginfrastructuren, woonlinten, woonzones, ...) leggen een hypotheek op het continue karakter van de valleigebieden. Bestaande barrières dienen naar de toekomst toe en in de mate van het mogelijke doorprikt te worden. Een belangrijke voorbeeldfunctie hierin heeft de doortocht van de Demer doorheen Bilzen centrum. De Demer zal in het stedelijk gebied een zeker verstedelijkt karakter krijgen, maar deze doortocht moet ten allen tijde de continuïteit van de Demervallei in zich dragen, zij het op bepaalde plaatsen via smalle strengen (parkgebiedjes als oevers, bomenrijen, ...). De doortocht van de Oude Beek-Munsterbeek en de huidige verbindingssleuf doorheen Munsterbilzen dient tevens bekeken te worden als zijnde een belangrijke lokale blauw-groene streng die de essentiële continuïteit van de valleien en de hiermee verbonden groene open ruimte gebieden in zich draagt. Door middel van groene stapstenen (parkgebiedje Edelhof, vrijliggend binnengebiedje ten westen van de N730, ...) kan deze continuïteit in Munsterbilzen gerealiseerd worden. Ook het Echelwater vormt hierbinnen een structurerend valleigebied.

Het integreren van een toeristisch-recreatieve padenstructuur

Het is essentieel dat een continu toeristisch padennetwerk wordt uitgebouwd en versterkt om de landschappelijke beeldkwaliteit van de valleigebieden en de beeldbepalende gebouwen toegankelijk te maken voor de recreatieve en toeristische bezoekers van de gemeente Bilzen.

Duidelijke en functionele relaties tussen het valleicomplex (met haar bakens) enerzijds en de omliggende woonkernen en het stedelijk gebied anderzijds versterkt het toeristisch kader van de gemeente.

DEEL II: Deelstructuurontwikkeling

4.3.1.2 GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

CATEGORISERING EN VISIE OP DE WOONGEBIEDEN

Visie op de gewenste lokale nederzettingsstructuur

HOOFDDORPEN BEVERST, MUNSTERBILZEN EN EIGENBILZENMOPERTINGEN

ALGEMEEN

Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen-Mopertingen worden conform hun selectie binnen het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg ontwikkeld als hoofddorpen.

De ontwikkeling van ieder hoofddorp gebeurt vanuit haar eigenheid en bouwt verder op de historisch gegroeide morfologische nederzettingsstructuur. De wijze waarop de drie hoofddorpen hun ruimtelijke ontwikkeling kennen wordt mede bepaald door het aanwezige fysieke systeem, specifiek voor elk hoofddorp.

Beverst en Munsterbilzen worden uitgebouwd als woongebieden die gesitueerd zijn in de invloedssfeer van het regionaal stedelijk gebied van Hasselt-Genk, Eigenbilzen-Mopertingen als een meer landelijk woongebied.

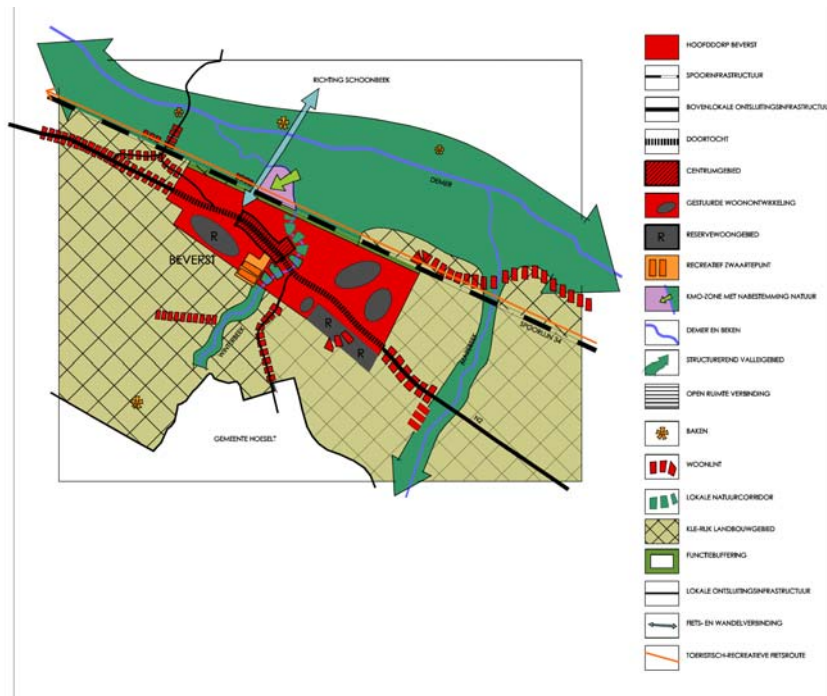
De verschillende centrumfuncties, die verspreid voorkomen in de drie hoofddorpen, worden geclusterd. De geselecteerde hoofddorpen hebben een prioritaire taak als woondorpen.

De daaraan gekoppelde functies (diensten, recreatie, lokale handel en bedrijvigheid) moeten in verhouding zijn met het niveau (inwonersaantal) van het hoofddorp en afgewogen worden binnen de directe context en het draagvlak dat aanwezig is. Binnen deze hoofddorpen zal een oplossing moeten gezocht worden voor historische gegroeide locaties met een bovenlokale uitstraling.

HOOFDDORP BEVERST

De verdere ontwikkeling van de nederzettingsstructuur van Beverst wordt in sterke mate bepaald door de spoorlijn 34 (Hasselt-Luik) als harde groeigrens. De spoorlijn vormt een sterke ruimtelijke groeigrens naar de Demervallei. Ten noorden van het spoor gebeuren alle ontwikkelingen in functie van de versterking van de Demervallei als habitatrichtlijngebied. Zowel de KMO-zone als het beperkte woonlint krijgen een nabestemming 'natuurontwikkeling' op lange termijn.

kaart: Gewenste ruimtelijke structuur hoofddorp Beverst



4.3.2 Bindende bepalingen GRS Bilzen.

De opmaak van dit RUP is niet in navolging van een bindende bepaling uit het GRS Bilzen maar is een direct gevolg van het Spartacusplan. Het plan is niet in strijd met de bepalingen uit het GRS.

4.3.2.1 Met betrekking tot de natuurlijke structuur

BEPALING 11. SELECTIE VAN DE KLEINE EENHEDEN NATUUR EN NATUURCORRIDORS

De gemeente selecteert volgende kleine eenheden natuur:

In de Demervallei (vanaf de benedenloop):

- Delen ten westen van de Molenstraat (Beverst-Schoonbeek).

5 RELEVANTE PLANNEN.

De voorgeschiedenis van het Spartacusplan is zeer uitgebreid, zowel op vlak van voorafgaande studies en onderzoeken, als op vlak van ambtelijk en bestuurlijk overleg. Dit heeft geleid tot volgende beslissingen:

- Regeerakkoord 2004-2009: de Vlaamse Regering geeft aan dat initiatieven zullen worden ondernomen ter uitvoering van het Spartacusconcept, met als doel de doorstroming van het openbaar vervoer en dus zijn snelheid en rendabiliteit te verhogen.
- Limburgplan: er wordt gesteld dat in het kader van het Spartacusplan uitvoering wordt gegeven aan de sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, ter ondersteuning van het universitair onderwijs.

Op ambtelijk vlak is op regelmatige basis overleg gevoerd tussen de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, bevoegd voor de vergunningverlening, en De Lijn.

- Voor het tracé van het stationsplein in Hasselt tot aan de universitaire campus in Diepenbeek werd vastgesteld dat er waarschijnlijk geen strijdigheden zijn met de geldende voorschriften van de plannen van aanleg. Vermits dit gedeelte van het tracé mogelijk ook in een versnelde, eerste fase zal worden gerealiseerd, is afgesproken dat dit deel niet zal worden opgenomen in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
- Vanaf de campus tot voorbij Beverst (vlak voor Munsterbilzen), betreft het de aanleg van een nieuwe 'spoorlijn' in agrarisch gebied of de verbreding van een bestaande spoorlijn in (landschappelijk waardevol) agrarisch en natuurgebied. Voor dit deel is gesteld dat bestemmingswijzigingen dienen doorgevoerd te worden; het is dan ook dit deel dat in voorliggend RUP is opgenomen.
- Vanaf het punt waar spoorlijn 34 afbuigt richting Bilzen, vlak voor Munsterbilzen, volgt het sneltramtracé het verlaten spoortracé van de voormalige spoorlijn 20 richting Lanaken – Maastricht. Het betreft de reactivering van een verlaten spoorlijn die op het gewestplan is aangeduid. Een bestemmingswijziging werd dan ook niet noodzakelijk geacht.

5.1 CONCEPTSTREEFBELD REGIONET LIMBURG.

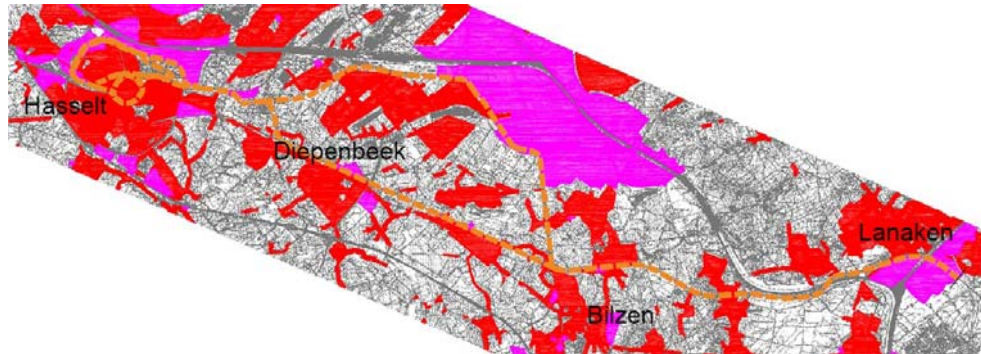
Sneltramlijn Hasselt-Maastricht

In het conceptstreefbeeld wordt verder ingegaan op de verschillende spoor- en sneltramlijnen. Hierna zal enkel het onderwerp van voorliggend RUP, de sneltramlijn Hasselt-Maastricht, verder worden belicht. In het conceptstreefbeeld wordt een beschrijving gegeven van het basistracé van deze lijn, met de verschillende alternatieven, de mogelijke haltes, dienstregeling en frequenties en de voorziene infrastructuur.

Wat betreft de sneltramlijn Hasselt-Maastricht wordt in het conceptstreefbeeld een overzicht gegeven van de zeven verschillende tracévarianten. Het gaat voornamelijk om alternatieven tussen de hoofdknoophalte in Hasselt (station) en de aansluiting op de N702 Universiteitslaan richting Diepenbeek: het centrumtracé, een tunneltracé, het boulevardtracé, drie ringtracés (langs de binnenkant – al dan niet door het Kapermolenpark – en buitenkant van de R71 Grote Ring).

Daarnaast vormt het Caetsbeektracé via het regionale bedrijventerrein Genk-Zuid een alternatief voor de route langs de bestaande spoorlijn 34 door Diepenbeek (zgn. centrumtracé). In het conceptstreefbeeld worden een aantal criteria opgesteld op basis waarvan uiteindelijk de keuze voor een tracé zal gebeuren:

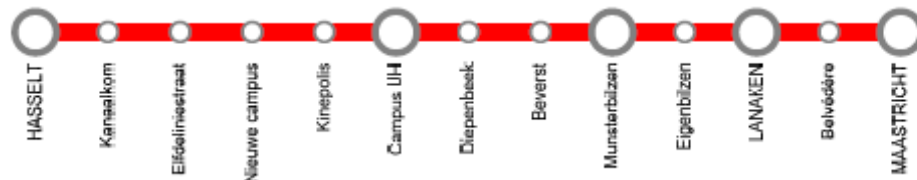
- technische uitvoerbaarheid: vereiste ruimte, bochtstralen, hellingsbanen, ...
- overeenstemming met het concept van het Spartacusplan: reistijden, knooppunten, te bedienen haltes, ...
- budgettaire haalbaarheid: aanlegkosten, exploitatiekosten, ...
- inpasbaarheid t.o.v. de omgeving: onteigeningen, milieu-effecten, impact op landschap, ...



Het baanvak Hasselt – campus Diepenbeek zal op termijn ook ingeschakeld worden voor de verbinding Hasselt – Genk – Maasmechelen en dus een hoge frequentie kennen. Hierdoor wordt op dit baanvak dubbel spoor voorzien; elders wordt er in principe met enkel spoor gewerkt. Kruisingssporen worden voorzien in Munsterbilzen, Lanaken en tussen Diepenbeek campus en Beverst. Aan de universiteitscampus in Diepenbeek moet er voor bijkomende (evenementen)- ritten tussen Hasselt station en de campus een uitwijkspoor voorzien worden met een overloopwissel kant Hasselt. Om verkorte evenementenritten toe te laten moeten ter hoogte van de Grenslanhallen twee overloopwissels voorzien worden: één voorbij de halte Kinopolis kant Diepenbeek en één voorbij de halte Nieuwe Campus kant Hasselt.



Het centrumtracé vertrekt over een nieuw aan te leggen dubbel tramspoor op het Stationsplein en loopt dan via de Kleine Broomstraat, Mouterijstraat, Stokerijstraat, Kanaalkom, Martelarenlaan (R70, Groene Boulevard), Kolonel Dusartplein en Koning Boudewijnlaan (N702) naar de Grote Ring om dan verder te rijden over de Universiteitslaan (N702). Het tracé zwaait voorbij de Kieselstraat en de Demer af naar de universiteitscampus in Diepenbeek. Voorbij de centrale halteplaats splitst het tracé op enkel spoor af richting Diepenbeek centrum om de bestaande spoorzate van NMBS-lijn 34 op te zoeken. Het tracé loopt gebundeld met lijn 34 tot aan de voormalige vertakking Beverst. Vanaf Beverst gebruikt het tracé de verlaten spoorbedding van de voormalige NMBS-lijn 20 tot in Maastricht station. Er moet een oplossing worden gevonden voor het fietspad dat op de oude bedding is aangelegd; in geen geval mag het openbaar vervoer de fietser verdrukken. De eigenlijke trasering van de lijn Hasselt-Maastricht (centrumtracé) is in zeer hoge mate bepaald door de keuze voor oude spoorlijnen die nog in het landschap aanwezig zijn, waardoor nieuwe landschapdoorsnijdingen maximaal kunnen worden voorkomen.



Aan het station van Hasselt (hoofdknoophalte) is er aansluiting voorzien op de treinen, de andere sneltrams, de streekbussen en het stadsnet. Op de universiteitscampus in Diepenbeek (knoophalte) is aansluiting voorzien met de sneltram uit Maasmechelen / Genk, met 2 streekbussen en met de belbus. In afwachting van de komst van de sneltram uit Maasmechelen / Genk is er voorlopig ook nog aansluiting voorzien met streekbus 45. In Munsterbilzen (knoophalte) bestaat aansluiting met bus 10 naar Bilzen en met een lokale (bel)bus. In Lanaken (hoofdknoophalte) wordt een belangrijk OV-knooppunt voor Zuid-Maasland uitgebouwd. De sneltram staat daar in aansluiting met de snelbus uit Neerpelt / Maasmechelen, met streekbussen uit Maasmechelen, Genk en Veldwezelt en met twee lokale (bel)bussen. De haltes tussen Hasselt en de campus in Diepenbeek zijn geselecteerd als stedelijk ke haltes, de haltes Diepenbeek, Beverst en Eigenbilzen als landelijke haltes.

5.2 BPA SINT-MAARTENSGRACHT (MB 22.12.1994).

Het BPA Sint-Maartensgracht duidt op de terreinen van DW Plastics en betreft een wijziging van de afbakening en de bestemming van de KMOzone naar zone voor industrie met nabestemming en bufferzone in functie van de uitbreidingsbehoefte van het bedrijf DW Plastics (Beverst).

Het BPA grenst aan de contour van dit RUP.

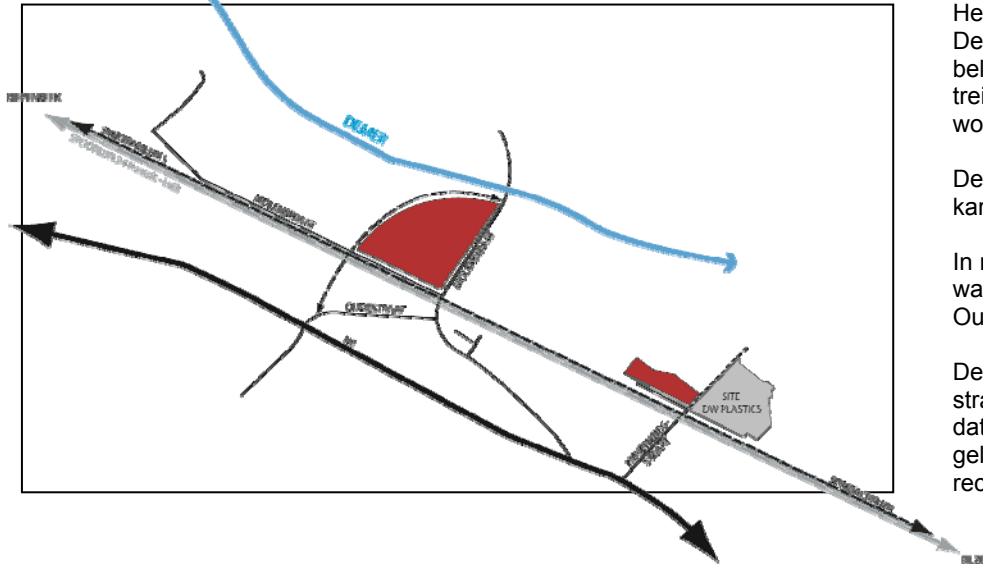
5.3 PRUP AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED BILZEN.

Het provinciaal RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Bilzen werd opgemaakt. Het openbaar onderzoek van dit PRUP vond plaats van 16-08-2011 tot 15-10-2011. Het plangebied ligt buiten de afbakening.

Het PRUP werd goed gekeurd op 26 september 2012 (BS 2012-10-11).

6 RUIMTELIJKE ANALYSE OMGEVING MOLENSTRAAT.

6.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR.



Het plangebied is gelegen tussen het traject van de lijn 1 van het Spartacusplan en de Demer. Beiden sluiten ze het plangebied. Echter, enkel de sporenbundel is van belang voor het ruimtelijk voorkomen van het gebied. Langsheen de sporen (twee treinsporen) ligt parallel de Molenstraat en de Nijverheidsstraat. Beiden zijn woonstraten waarbij de huizen met de voorgevel naar de sporen gericht zijn.

De directe omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door haar sterk groene karakter.

In noordelijke richting, parallel met het spoor, maakt de Molenstraat aansluiting met de waterzuiveringsinstallatie. In zuidelijke richting vormt ze via een aansluiting met de Oudestraat verbinding met de N2 Hasselt-Bilzen.

De Nijverheidsstraat geeft rechstreeks uit op de N2 en is voorts een doodlopende straat. Aan de noordzijde van de spoorweg wordt de straat afgesloten door hekwerk dat enkel voetgangers- en fietsverkeer toelaat. Deze kunnen naar het noordelijk gelegen kasteel wandelen of fietsen. De Nijverheidsstraat is tevens de enige en rechtstreekse toegang tot de terreinen gelegen in de zone voor ambachten en KMO's.



6.2 BEBOUWINGSSTRUCTUUR.



Het plangebied wordt omringd door talrijke woonzones met een homogene korrel. In de directe omgeving van het plangebied liggen zowel spontaan gegroeide woonzones volgens een informeel stratenpatroon als artificiële woonwijken ingericht naar een stringent stratenpatroon.

De meest opvallende korrel die afwijkt van de algemene woonkorrel is het bedrijf DW Plastics. Dit is een historisch gegroeid bedrijf dat zich hier op de rand van woongebieden en groengebieden bevindt.

De Molenstraat is een eenvoudige betonweg waar zich aan de noordelijke zijde van de weg bebouwing bevindt. Dit zijn open bebouwingen uit verschillende stijperiodes. Meest opvallend zijn de recente nieuwe bebouwingen die zich op de vertakking van de Molenstraat bevinden. Deze geven een wand aan het deel van de Molenstraat dat zich loodrecht op de sporen bevindt. De bebouwing die zich hier bevindt heeft twee bouwlagen met zowel hellende als platte daken.

Aan Kraailingenveld (parallel met de sporen) bevinden zich tevens aan de noordelijke zijde van de weg parallel aan de sporen open bebouwingen uit verschillende stijperiodes. Hier is er meer verwaarlozing merkbaar.

Bijna op de hoek van de weg is recent nog een groepswoning gebouwd. Hier bevinden zich appartementen in. De bebouwing op dit kleine stuk weg betreft zowel twee als drie bouwlagen met hellend dak.

De Nijverheidsstraat die zich loodrecht op de as van de sporen, tussen de sporen en de N2 bevindt, is een smalle weg, aan beide zijden bebouwd. De bebouwing in dit deel is zowel open als halfopen, met twee bouwlagen en een hellend dak.

De woningen enerzijds en het bedrijf anderzijds zijn de twee meest bepalende ruimtelijke factoren voor de bebouwing in de Nijverheidsstraat en Kraailingenveld. Er is echter geen interactie tussen beiden, noch op fysiek, noch op ruimtelijk vlak.

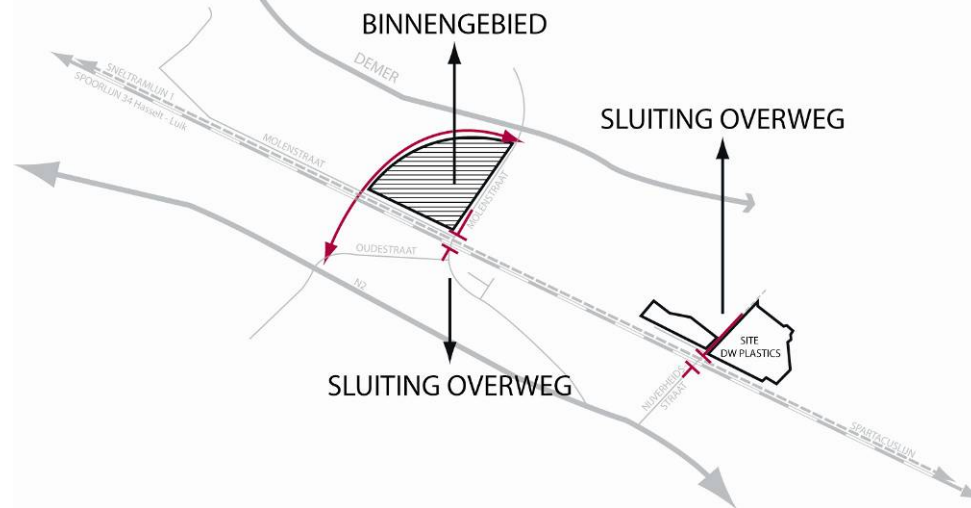
De omvang van het bedrijf is vanaf de Nijverheidsstraat niet goed waarneembaar. Aan de hoek met de Nijverheidsstraat bevindt zich het kantoorgebouw van het bedrijf: dit kan beschouwd worden als een kleinere aanbouw aan de bedrijfsgebouwen en verraadt de magnitude van de achterliggende infrastructuur niet.

Tussen de sporen en Kraailingenveld bevindt zich een verhoogde vlakte met kiezel aangelegd, om het parkeren van personeel tijdens weekdagen en het parkeren van vrachtwagens in het weekend mogelijk te maken.



7 PROBLEEMSTELLING - KNELPUNTEN EN POTENTIES.

7.1 PROBLEEMSTELLING.



Als gevolg van het Spartacusplan en de aanleg van lijn 1 Hasselt-Maastricht, kruist ter hoogte van de Molenstraat het tracé van de weg de nieuwe sneltramlijn 1 en de bestaande spoorlijn 34. Om veiligheidsredenen zal de overweg in de Molenstraat worden afgesloten.

De Molenstraat wordt opnieuw verbonden met de Oudestraat door een nieuwe brug over de spoor- en sneltramlijn. De brug wordt opgevat als een landschappelijk "artefact" met toeritten en grondlichamen, in een geheel dat perfect ingekleed is in het bestaande weefsel⁴. Het nieuwe verbindingstracé creëert een binnengebied ingesloten door haar nieuwe tracé, de Molenstraat en de spoorlijnenbundel. Dit binnengebied valt op het gewestplan onder een zone voor landelijk wonen en natuurgebied. Momenteel bevinden zich in dit gebied twee woningen en nog een aantal onbebouwde percelen.

De sluiting van de overweg verhindert de ontsluiting van een woongebied, gelegen langs de Nijverheidsstraat ten noorden van het sneltramtracé waarin zich zo een achttal woningen bevinden. Deze woningen dienen op een andere manier ontsloten te worden.

Daarnaast wordt ook de ontsluiting van het bedrijf DW Plastics aan de Nijverheidsstraat verhindert. De verdere ontsluiting van het bedrijf zal tevens op een andere manier tot stand gebracht worden.

7.2 KNELPUNTEN.

- Het wijzigen van een bestaand tracé naar een tracé in de vorm van een overbrugging heeft ingrijpende gevolgen voor het landschap aangezien het nieuwe tracé zich op een zekere hoogte door het landschap begeeft, in tegenstelling tot het bestaande tracé.
- De aanleg van een sneltramtracé en de realisatie van een halte brengt complementaire functies met zich mee, zoals bijvoorbeeld een randparking, ...
- Het doorknippen van een bestaand ontsluitingstraject brengt moeilijkheden met zich mee.

⁴ Het gehele Spartacusproject werd begeleid door de Vlaamse Bouwmeester, waarbij de landschappelijke inkleding van de bruggen over spoorwegen steeds centraal en voorop stond.

- De zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's langsheen de noordelijke zijde van het spoor wordt ingesloten door natuurgebied. Door de afschaffing van de bestaande overweg kan een ontsluiting niet anders geschieden dan doorheen natuurgebied – via Kraailingenveld.
- Een nieuwe ontsluitingsweg voor de zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's resulteert steeds in een doodlopend tracé: dit brengt moeilijkheden met zich mee voor het vrachtverkeer dat ook hier passeert.
- Het gebied dat wordt ingesloten door het nieuwe tracé, de Molenstraat en de sporenbundel is aangeduid als zone voor landelijk wonen. De aanwezigheid van de brug en sporen, en de halte met parking mogen geen minwaarde betekenen voor de nog onbebouwde percelen.
- Het ontwerpend onderzoek dat tracht een oplossing te bieden voor de gewenste ruimtelijke structuur, gebeurt in een 'zoekzone', die omringd wordt door een aantal waardevolle bestemmingen, zoals agrarisch gebied en natuurgebied. Mogelijke oplossingen die oppervlaktes van deze bestemmingen innemen, zullen planologisch gecompenseerd moeten worden.

7.3 POTENTIES.

- Het aanleggen van een nieuw tracé in de vorm van een brug schept mogelijkheden om deze aanleg niet op te vatten als louter infrastructurele werken. De brug kan als een bijzonder element in het landschap worden uitgewerkt, met een aangepaste landschappelijke inkleding.
- De omlegging van het bestaande tracé creëert een binnengebied tussen de nieuwe en bestaande Molenstraat. Dit gebied kan aangewend worden om een goede landschappelijke inpassing van de complementaire functies te verwezenlijken.
- De verwezenlijking van een nieuwe ontsluitingstraject vergt een doordachte visie die vertrekt vanuit een duurzaam ruimtegebruik.
- Een nieuw ontsluitingstraject voor de zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's kan een meerwaarde betekenen voor het bedrijf en de nabij gelegen woningen, in het geval dat zij tevens oplossingen biedt voor andere reeds bestaande problemen die gebonden zijn aan het bedrijfswezen (stationneren vrachtwagens, wachtende vrachtwagens, keren, ...).
- Een nieuw ontsluitingstraject kan anticiperen op het doodlopend karakter van het traject door voorzieningen op te nemen die keerbewegingen toelaten en alzo de ontsluiting verbeteren.
- Een ruimtelijke visie op de inrichting van het binnengebied kan een meerwaarde betekenen voor de nog onbebouwde percelen indien deze uitgaat van een duurzaam ruimtegebruik en de realisatie van een omgeving met hoge leef- en woonkwaliteit.

8 GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR.

8.1 AANLEIDING TOT OPMAAK VAN HET RUP.

De opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan⁵ is een indirect gevolg van het Spartacusplan.

Het Spartacusplan van De Lijn beoogt de uitbouw van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer in Limburg. Dit openbaar vervoer wordt uitgebouwd tot een goed en waardevol alternatief voor het autoverkeer: een transitie in de perceptie omtrent verplaatsingsgewoonten realiseren is dan ook één van de eerste doelstellingen van dit plan.

De Lijn wil een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden uitbouwen, waarin de trein samen met ander hoogwaardig railvervoer (sneltram) en snelbussen de ruggengraat vormt voor snelle verplaatsingen op grotere afstanden.

Dit RUP betreft een plangebied gelegen op Lijn 1, nabij de voormalige spoorlijn 20, die Hasselt en Maastricht verbindt.

Om de afschaffing van de overwegen in Beverst te Bilzen te kunnen verwezenlijken, dienen een aantal werken uitgevoerd te worden waarvoor een bestemmingswijziging moet doorgevoerd worden. Deze bestemmingswijzen worden behandeld in onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan.

8.2 OMSCHRIJVING VAN DE OPDRACHT.

De opdracht die binnen dit ruimtelijk uitvoeringsplan aan bod komt richt zich naar de opstelling van een juridisch kader dat de randvoorwaarden schept voor het vormgeven van een goede ruimtelijke ordening. Specifiek voor dit plan richt de goede ruimtelijke ordening zich in het bijzonder op een kwalitatieve en kwantitatieve landschappelijke inkleding van de verschillende ruimtelijke entiteiten die mede binnen dit plan kunnen gerealiseerd worden. Het aanleggen van een brug en een nieuwe ontsluitingsweg naar aanleiding van de sluiting van de overwegen ten gevolge van de Spartacuslimbaan zijn nieuwe ruimtelijkheden die in een bestaande ruimtelijke context worden ingebracht: de landschappelijke inpassing is hier van groot belang.

De opdracht behelst drie belangrijke onderwerpen die als voornaamste ruimtelijke elementen worden benaderd: de woningen, de brug en haar toegangswegen en het bedrijf dat zich aan de sporen bevindt. Allen grenzen aan de zone voor natuur: daartoe wordt er veel belang gehecht aan de overgang tussen de verschillende gegevens. De landschappelijke inpassing is in zeer belangrijke mate ruimte- en kwaliteitsbepalend.

Aan de sporen, in de Molenstraat bevinden zich een aantal woningen met nog een aantal bebouwbare percelen. Dit RUP schept de voorwaarden die moeten vervuld worden ten einde de woonkwaliteit van deze woningen blijvend te garanderen: daartoe wordt er een ruimtelijk kader aangereikt voor de landschappelijke inpassing van de te realiseren infrastructuur, nl. de brug en haar landhoofden.

De landschappelijke inkleding garandeert de woonkwaliteit enerzijds, maar anderzijds vormt zij de overgang van de achtergelegen zone voor natuur naar de woonzone. De brug bevindt zich op de grens van beiden.

De sluiting van een aantal spoorwegovergangen vergt een nieuwe ontsluiting, onder meer van de woningen ten noorden van de sporen, nabij het bedrijf DW Plastics. Deze ontsluiting wordt nauwkeurig vastgelegd en afgebakend binnen dit RUP, ten einde een zo duurzaam mogelijk ruimtegebruik tot stand te brengen.

Het bedrijf DW Plastics ondervindt een nadeel voor haar ontsluiting ten gevolge van de sluiting van de spoorwegovergang. Dit wordt opgelost door een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen, parallel aan de sporen, die in het verlengde van Kraailingenveld, via de Molenstraat op het bestaande wegennet zal aansluiten. Gekoppeld aan deze ontsluitingsweg worden

⁵ Ruimtelijk Uitvoeringsplan: RUP

een aantal voorzieningen aansluitend op deze weg aangelegd, zoals de aanleg van wachthavens, keerlus, ... Deze ontsluitingsweg zal bovendien ook de bereikbaarheid van het agrarisch gebied en de aldaar gelegen gronden verzekeren.

Ook hier is er sprake van een landschappelijke inkleding: de weg en de daaraan gekoppelde voorzieningen zullen gebufferd moeten worden ten aanzien van het aangrenzende landschap, dat aangeduid wordt als zone voor natuur.

Tot slot wordt er binnen deze opdracht op zoek gegaan naar een geschikte locatie voor het huisvesten van een tractiestation: het volledige traject van lijn 1 zal met een elektrische bediening werken en vergt 'voeding'. Deze voeding wordt geleverd vanuit deze cabines. Ook hier staat de landschappelijke inkleding weer op de eerste plaats.

8.3 VISIE.

Het welslagen van het Spartacusplan wordt niet enkel door haar intrinsieke waarde en realisaties bepaald, maar eens te meer door haar extrinsieke waarde en verbondenheid met de omgeving.

De visie achter onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan gaat uit van het samenbrengen van drie factoren: een hoge woon- en leefkwaliteit voor de woningen die zich reeds aan de randen van het plangebied bevinden en er nog gerealiseerd zullen worden, een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de brug en haar toegangswegen en een economisch leefbare omgeving voor het bedrijf dat zich aan de Molenstraat naast de sporen bevindt.

In de noordwestelijke ingesloten hoek van de Molenstraat, in de oksel van de noordelijke toegangsweg naar de brug, bevinden zich een aantal woningen in de zone voor landelijk wonen. De overige nog te bebouwen percelen moeten over een behoorlijke ontsluiting kunnen beschikken, zij moeten op een kwalitatieve wijze kunnen worden ingeplant en over voldoende leefkwaliteit kunnen beschikken, zowel in als rond de woning. De nabijheid van de sporen mag geen obstakel zijn en de nabijheid van de tramhalte dient als een pluspunt uitgewerkt te worden. De parking die ten noordoosten van de woningen kan gerealiseerd worden ter ondersteuning van de bereikbaarheid van de tramhalte dient tevens landschappelijk ingepast te worden zonder daarbij een minwaarde voor de woningen of bouwgronden te vormen.

De brug over het spoor vergt toegangswegen die haar toegankelijk maken. De noordelijke toegangsweg vertrekt vanaf de Molenstraat en bevindt zich als het ware in de achtertuin van de huidige woningen. Deze woningen kijken momenteel uit op een groen en bosrijk gebied. Om het zicht vanaf de woningen zo aangenaam mogelijk te houden en tevens privacy te garanderen gaat dit RUP uit van een maximale landschappelijke inpassing van de brug.

Deze landschappelijke inkleding van de brug werkt in twee richtingen: voor de woningen enerzijds, maar ook voor het landschap anderzijds: de ligging van de brug op de grens tussen natuur- en woongebied geeft gelegenheid tot het landschappelijk verbeteren en vormgeven van deze grens.

Het alternatieve tracé dat ter compensatie van de sluiting van de overweg in gevolge het Spartacusplan ontstaat, dient een garantie te bieden voor de leefbaarheid van zowel het bedrijf als de woningen die voordien via de overweg ontsloten werden. Dit tracé dient uitgewerkt te worden op zodanige wijze dat het oplossing biedt aan beide problemen: het kan geen optie zijn om de woningen en het bedrijf via een afzonderlijk nieuw aan te leggen traject te ontsluiten.

De woningen die zich ten oosten bevinden van de Molenstraat, nabij het bedrijf DW Plastics, zullen omwille van het sluiten van de spoorwegovergang niet langer in oostelijke richting ontsloten worden, maar zullen samen met bedrijf langs de Molenstraat ontsloten worden via een parallelweg aan het spoor in westelijke richting, in het verlengde van Kraailingenveld. Het samenbrengen van de ontsluiting van een bedrijf enerzijds en de ontsluiting van een woonzone anderzijds brengt geen harmonieus duo tot stand: de woonkwaliteit van deze woningen mag niet ondermijnd worden door het verkeer gegenereerd door het bedrijf (personeel, leveranciers, bezoekers, cliënteel, ...). Een vlotte, laagdrempelige⁶ en veilige

⁶ Met laagdrempelig wordt bedoeld: het makkelijk bereiken en ontsluiten van private opritten die uitgeven op deze parallelweg, zonder daarbij hinder te ondervinden van vrachtverkeer of geparkeerde wagens.

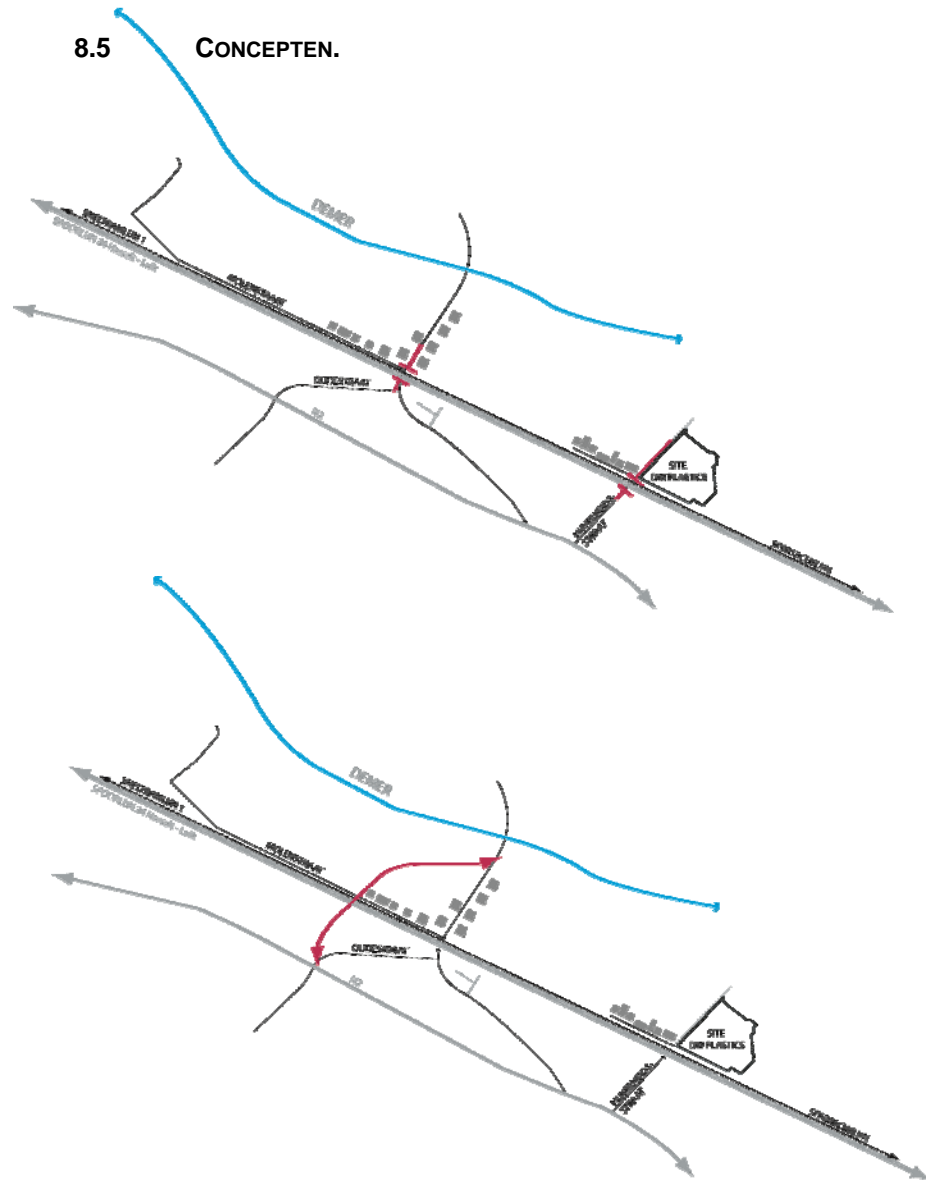
ontsluiting dient bewerkstelligd te worden op zo een manier dat het verkeer geen hinderlijke factor wordt voor de woon- en leefkwaliteit in deze zone. Gekoppeld aan deze ontsluitingsweg worden keervoorzieningen gepland die ondersteunend werken voor de bereikbaarheid en de ontsluiting van zowel woningen als bedrijf.

Voor het locatieonderzoek voor het tractiestation wordt er tevens uitgegaan van een landschappelijke inpassing: bijkomend wordt hier echter de orde-grootte van het station in rekening gebracht. Het gaat om een bebouwde oppervlakte van 10m bij 15m en een vereiste kavelgrootte van minstens 3.00are, waarbij de bebouwing aan vier zijdes en vanaf de bovenzijde bereikbaar is.

8.4 DOELSTELLINGEN.

- Woon- en leefkwaliteit voor de aanwezige woningen;
- Woon- en leefkwaliteit voor de nog te realiseren woningen;
- Landschappelijke inpassing van de parking;
- Landschappelijke inpassing van de brug en haar toegangswegen;
- Privacy aan de woningen garanderen;
- Kwalitatieve ontsluiting langs westelijke zijde van de oostelijk gelegen woonzone;
- Kwalitatieve ontsluiting en optimale bereikbaarheid van het bedrijventerrein.

8.5 CONCEPTEN.



Concept 1: Sluiting der overwegen.

Vanuit veiligheidsoverwegingen worden de bestaande gelijkgrondse oversteeken in Beverst ter hoogte van de Nijverheidsstraat en de Molenstraat gesloten.

Aan de zuidzijde van de sporen eindigen de Molenstraat en de Nijverheidsstraat in een doodlopend punt tegen de sporen. Oversteeken is niet meer mogelijk, hier kunnen enkel nog keerbewegingen plaatsvinden.

Aan de noordzijde van de sporen vertakt de Molenstraat in twee armen die zich zowel in oostelijke als westelijke richting parallel met de sporen strekken.

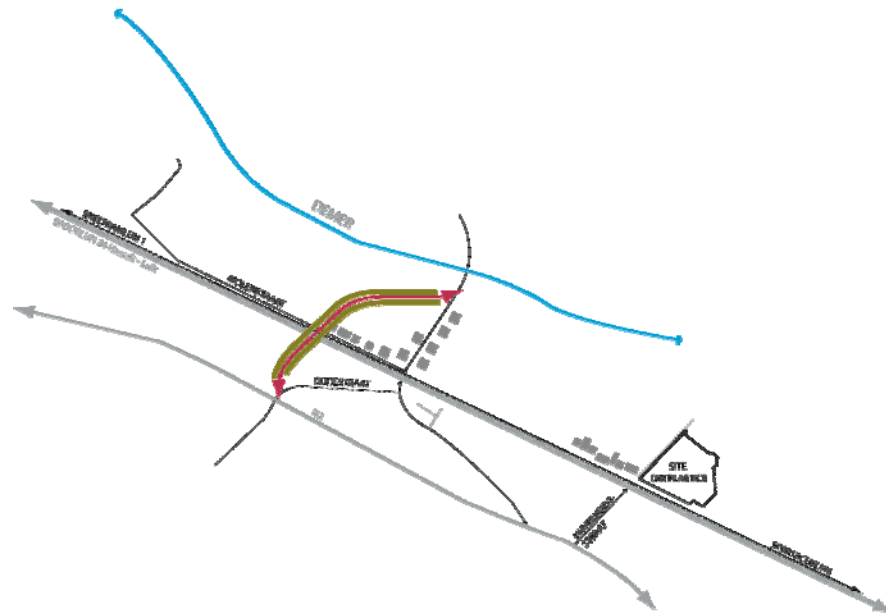
Deze 'armen' ontsluiten de woningen die zich richten naar het spoor in de Molenstraat en de Nijverheidsstraat, alsook de bedrijvenszone in de Nijverheidsstraat.

Concept 2: Een brug ter verbinding Beverst & Schoonbeek.

Als direct gevolg van de sluiting van de overwegen worden bestaande verbindingen tussen Beverst en Schoonbeek verbroken.

De connectie tussen beide woonzones resp. ten zuiden en ten noorden van de sporen wordt hersteld door de bouw van een brug. Deze brug is een bovengrondse kruising met de spoorlijnen. Zij vertrekt vanaf de Molenstraat en maakt zuidelijk weer aansluiting met de Oudestraat.

De brug is zowel toegankelijk voor gemotoriseerd als niet-gemotoriseerd verkeer.

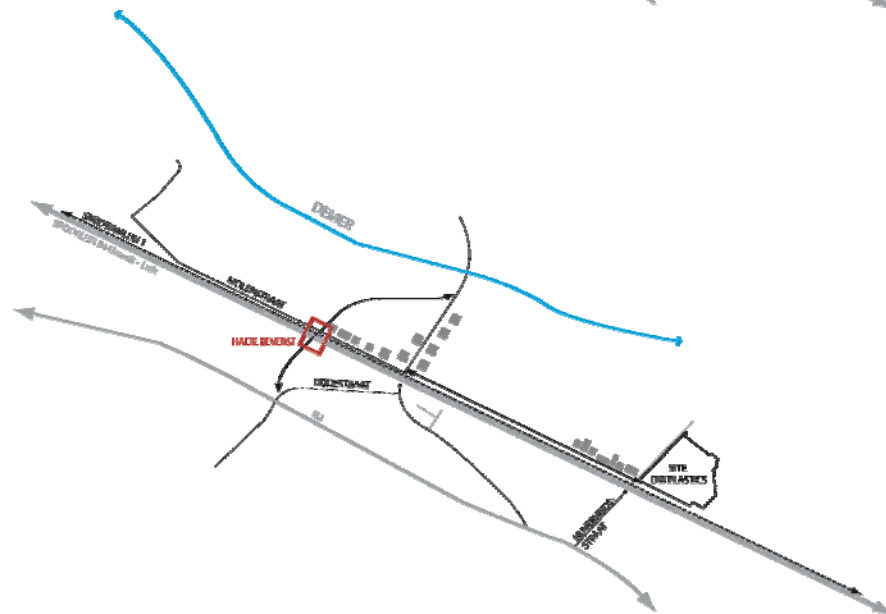


Concept 3: Landschappelijke inkleding van de brug.

De infrastructuur van de brug is een breuklijn in de bestaande landschappelijke context. Bovendien begeeft de brug zich op een hoger niveau doorheen het bestaande weefsel dan het bestaande wegennet doet.

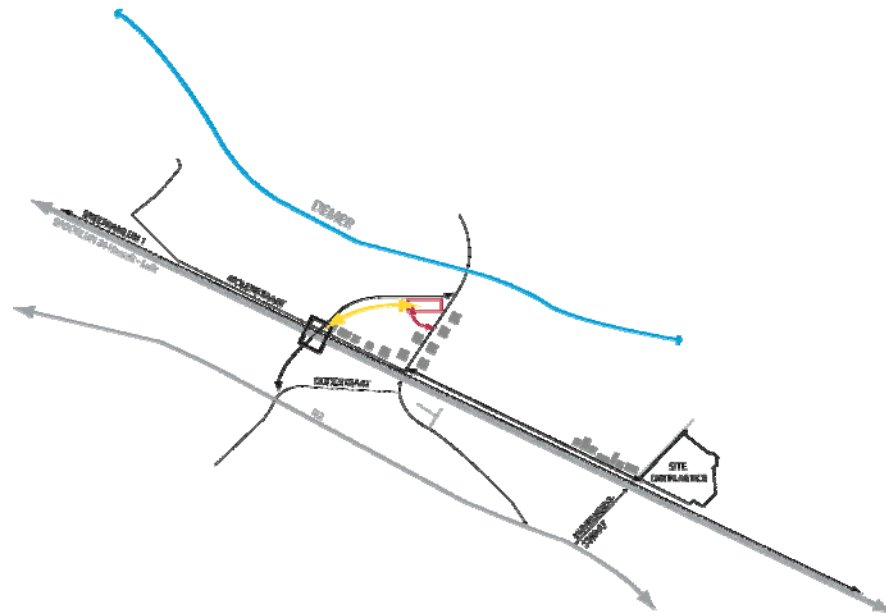
Om de infrastructuur van de brug ruimtelijk en landschappelijk in te passen worden de brugaanzetten links en rechts van het wegdek groen ingekleed. Dit buffert hinder ten gevolge van het verkeer (geluid, licht, drukte, fijn stof, zwerfvuil, ...) ten aanzien van de bestaande omgeving en in het bijzonder de woningen die zich in het gebied ingesloten tussen brug en spoorlijnen bevinden.

De landschappelijke inkleding sluit aan op de bestaande groenstructuren die hier heden reeds aanwezig zijn. In die zin zal het beeld vanaf de achtertuinen in grote mate een sterk groen karakter hebben, zoals het zich nu reeds voor doet.



Concept 4: Voorzien van een halte te Beverst.

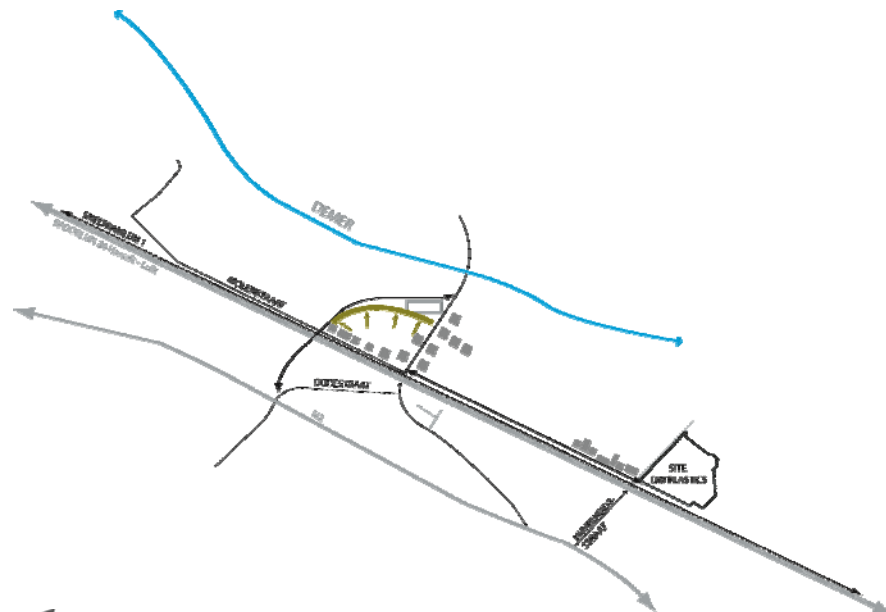
Er wordt een aanzienlijke oppervlakte onder de brug gevrijwaard. De breedte van deze zone omvat meer dan louter de breedte van de verschillende sporen waardoor er ruimte gecreëerd wordt om een tramhalte voor de sneltram (Spartacus) te voorzien onder de brug.



Concept 5: Randparking gekoppeld aan halte.

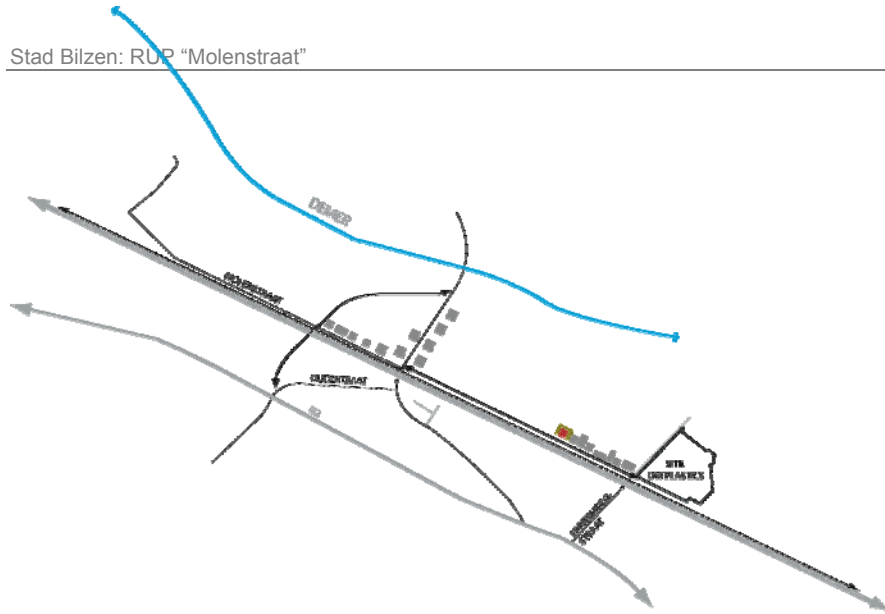
De aanwezigheid van een tramhalte vergt een aantal complementaire functies. Een eerste vereiste is de nabijheid van een randparking waar gebruikers van het openbaar vervoer hun wagen kunnen achterlaten. Deze parking wordt gepland aan de aanzet van de brug in de Molenstraat en is tevens vanaf deze weg bereikbaar.

De relatie halte-parking is essentieel. Om zowel de fysieke als visuele relatie te verzekeren wordt er een zichtlijn gecreëerd die de relatie tussen beiden tot een constante maakt.



Concept 6: Leef- en woonkwaliteit garanderen.

De woningen in het binnengebied tussen brug, sporen en Molenstraat worden gebufferd ten aanzien van de verbinding tussen halte en parking zodat zij geen hinder ondervinden de gebruikers van de randparking.



Concept 7: Huisvesten tractiestation.

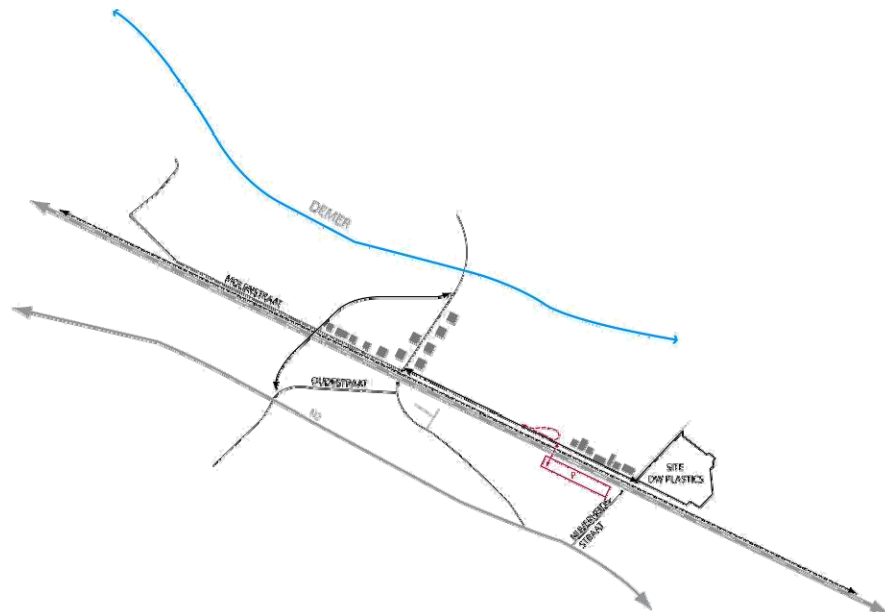
Het tractiestation kent geen veiligheidsmarges en heeft een korrel die vergelijkbaar is met de aanwezige woonkorrel, met een bebouwd oppervlakte van 10m bij 15m en een bouwhoogte van $\pm 6m$.

De cabine wordt gehuisvest nabij de woningen op Kraailingenveld en zal landschappelijk ingepast worden naar zowel haar bebouwde als landschappelijke omgeving.

Concept 8: Ontsluiting woningen Kraailingenveld.

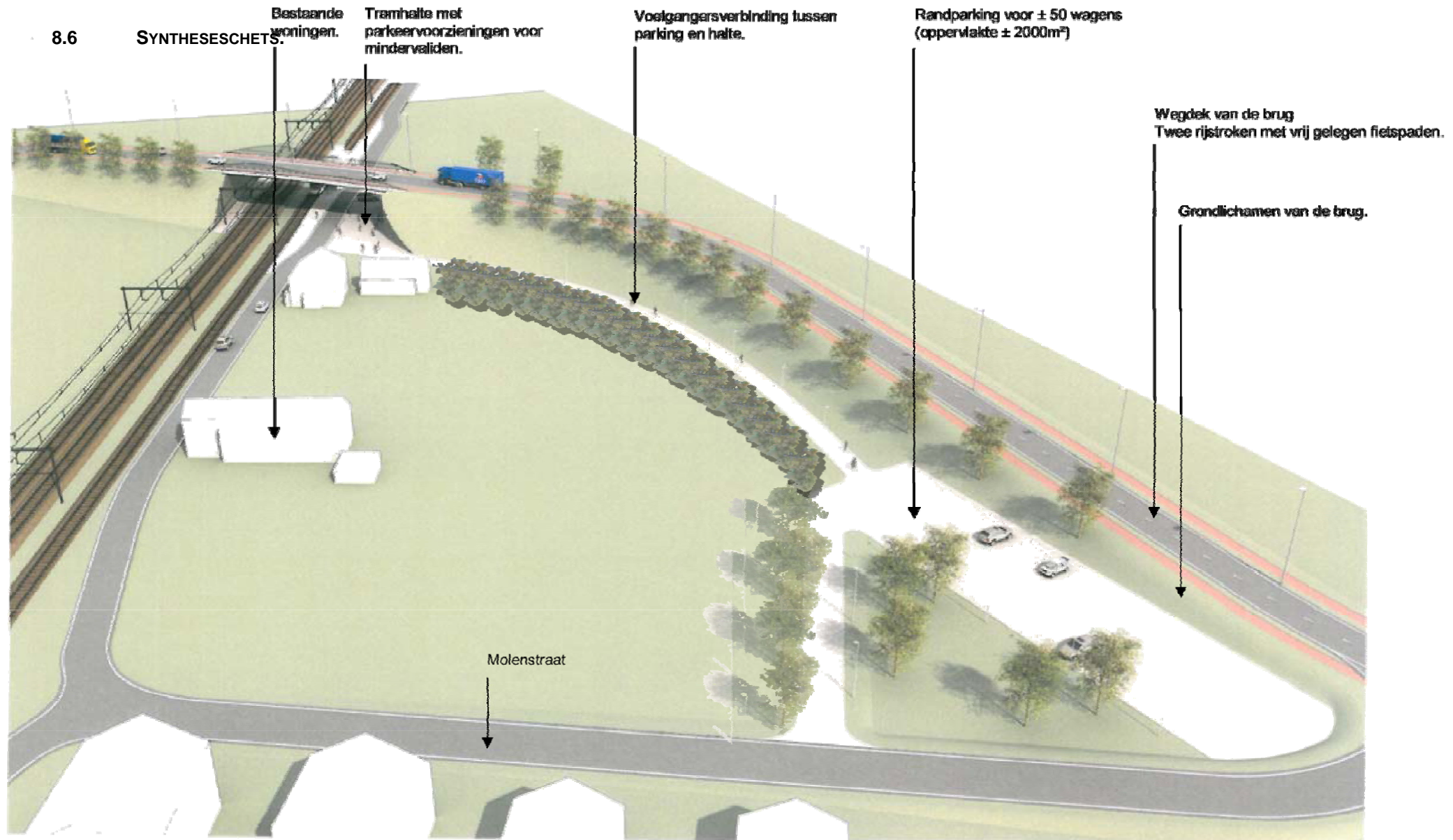
De woningen in de Nijverheidsstraat, parallel aan de sporen kunnen wegens het sluiten van de overwegen niet langer langsheen de Nijverheidsstraat (noord-zuid) ontsloten worden. Als alternatief voor deze ontsluitingsroute wordt er een nieuwe weg aangelegd parallel aan de sporen die via de Nijverheidsstraat een verbinding maakt tussen de Nijverheidsstraat en de Molenstraat. Via deze weg wordt ook het vrachtverkeer dat het bedrijventerrein wil te bereiken, omgeleid.

De mensen die tewerk gesteld zijn op dit bedrijventerrein kunnen hun wagen parkeren op een nieuw aan te leggen parkeerstrook aan de zuidzijde van de sporen. Via een ondertunneling is er verbinding met de Nijverheidsstraat en wordt het bedrijf bereikbaar.



Aangezien deze parallelweg vrachtverkeer dient te ontsluiten, dienen hier een aantal specifieke voorzieningen getroffen te worden. Vrachtverkeer moet makkelijk kunnen keren om zich terug naar het hoger wegennet te begeven. Dit keren kan gebeuren op de terreinen van DW Plastics, gelegen op het bedrijventerrein. Echter, het bedrijf trekt ook vaak buitenlands transport aan: deze transporteurs kunnen hun aankomst niet altijd correct inschatten en arriveren soms ook in het weekend, of op ogenblikken dat het bedrijf gesloten is. In deze gevallen kan het keren van vrachtvervoer niet op de terreinen gebeuren en moet er een alternatief geboden worden. Dit alternatief betekent de aanleg van een keerlus net voor de zone voor wonen. Deze lus is een zinvol alternatief, mits zij wordt aangelegd met voldoende afmetingen ($\pm 60.00m \times 20.00m$). Vrachtwagenchauffeurs zullen vanaf deze plek met dynamische informatieborden geïnformeerd worden over de sluiting van het bedrijf en hebben de mogelijkheid om hier rechtsomkeert te maken.

Indien zij verkiezen om alsnog verder te rijden kunnen zij zich parkeren in de parkeerhavens die parallel aan de spoorweginfrastructuren worden aangelegd.



8.7 INRICHTINGSSCHETS TRAMHALTE – BRUG OVER SPOORWEGEN.



De brug is opgelegd op laaggelegen landhoofden: de wanden die ontstaan door doorsnijding van de taluds zijn afgewerkt met schanskorven.

Aan de noordzijde van de sporenbundel is één wand van het landhoofd gebogen ten einde een betere zichtbaarheid en bereikbaarheid van de nieuwe sneltramhalte te bewerkstelligen.



8.8 DETAILLERINGSGRAAD VAN HET RUP.

Dit RUP heeft tot doel een ruimtelijk kader te scheppen voor de realisatie van een brug over de spoorwegen, met daaraan gekoppeld de toegangswegen naar de brug en een flankerende parking voor reizigers. Dit ruimtelijk kader geeft een aantal randvoorwaarden aan die sturen naar een gewenst ruimtelijk beeld, zonder daarbij in detail te treden: er worden richtlijnen aangegeven. Het ruimtelijk kader laat enkel de mogelijkheden voor de realisatie van brug, halte en randparking. Het gewenst ruimtelijk beeld wordt daarbij niet gedetailleerd vastgelegd maar kan op verschillende manieren ingevuld worden, zij het steeds gebaseerd op een aantal basisprincipes van een goede ruimtelijke ordening.

Voor de aanleg van de parallelweg van de oostelijk gelegen woningen nabij het bedrijf DW Plastics worden wel concrete regelgevingen aangegeven, binnen een duidelijk afgebakende zone. Aangezien het hier gaat om een weg die deels door natuurgebied, deels door landschappelijk waardevol agrarisch gebied wordt aangelegd, wordt er een exact en nauwkeurig afgebakend gebied aangeduid, waarbinnen duidelijke voorschriften gelden. Deze voorschriften streven naar een maximale invulling van de ruimtelijke kwaliteit en een minimale verstoring van de waarde van de langsgelegen gebieden.

8.9 GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN VAN HET RUP.

Er zijn geen grensoverschrijdende effecten voor dit RUP.

8.10 MOGELIJKE ALTERNATIEVEN.

Aangezien de opmaak van dit RUP een direct gevolg is van het Spartacusplan en zijn uitvoering, en gebonden is aan het tracé van dit plan zijn er geen alternatieven voor dit RUP.

9 PLANOLOGISCHE RUIL.

9.1 OMZETTINGEN AGRARISCH GEBIED EN NATUURGEBIED.

De gewenste ruimtelijke structuur zoals hiervoor toegelicht werd, impliceert innames van waardevolle bestemmingszones zoals agrarisch gebied en natuurgebied. Concreet worden volgende oppervlaktes ingenomen in de zone voor agrarisch gebied: 93.86 are, en 2.58ha natuurgebied.

Compensatie van deze innames ten einde een evenwicht in om te zetten oppervlaktes te bewerkstelligen gebeurt door de aanduiding van een percelencluster nabij de Winterbeek. Tussen de afbakening van het natuurgebied en de Molenstraat liggen een aantal percelen (198A, 199A, 200A, 201E, 201F en 201/02A) met bestemming agrarisch gebied. Deze percelen beslaan een oppervlakte van 62.00are. De omzetting van agrarisch gebied naar natuurgebied zorgt hier voor de vervollediging en continuering van het natuurgebied tot aan de Molenstraat en de Molen.

Aangezien deze oppervlakte nog steeds aanzienlijk kleiner is dan de oppervlakte die vanuit natuurgebied naar een andere bestemming werd omgezet (zone voor landelijk wonen, zone voor wegenis en bufferzone), dienen er bijkomende opties onderzocht te worden.

Deze bijkomende opties worden onderzocht op basis van een openstaande vraag van particuliere eigenaars van gronden grenzend aan dit plangebied.

Percelen 290E en 277P ("Op het Reepveld") behoren toe aan één eigenaar en worden voor agrarische doeleinden gebruikt, conform hun bestemming. Tevens is perceel 278A in eigendom van dezelfde persoon. Dit perceel kent echter een bestemming als natuurgebied. Het is wenselijk om ook dit perceel voor agrarische doeleinden aan te wenden: daartoe wordt de hoek met aanduiding 'natuurgebied' die hier uitgesloten wordt, omgezet naar agrarisch gebied: 18.31are.

Ten einde deze omzetting te bewerkstelligen werd er reeds een overeenkomst gesloten met de eigenaars van percelen 266R en 268E. Deze percelen kennen een agrarische bestemming op het vigerend gewestplan met een oppervlakte van 16.57are. De overeenkomst voorziet in een omzetting naar natuurgebied, aansluitend op het reeds bestaande.

Dit brengt de totale oppervlakte omgezet agrarisch gebied op $62.00\text{are} + 16.57\text{are} = 78.57\text{are}$. Deze percelen kennen nu een bestemming natuurgebied.

Er wordt in het kader van dit RUP ten behoeve van keervoorzieningen aan Kraailingenveld 73.12are omgezet van natuurgebied naar een andere bestemming (Landelijk wonen, buffer en weginfrastructuur. Tevens werd er voor agrarisch gebruik 18.31are omgezet naar agrarisch gebied. Dit geeft een totale oppervlakte van $73.12\text{are} + 18.31\text{are} = 91.43\text{are}$. Hiervan kent 34.46are alsnog een groene bestemming: buffer.

Concreet wordt er 84% terug omgezet naar natuurgebied.

Volgende plaatsbeschrijvingen duiden de om te zetten oppervlaktes aan.



Omzetting agrarisch gebied naar natuurgebied (percelen 201/02A, 201E, 201F, 200A, 199A en 198A).

Het agrarisch gebied ligt aan het kruispunt van de Molenstraat en de Demer. Het gebied bestaat grotendeels uit een open grasveld dat aan drie zijden omkaderd wordt door groen en aan één zijde door de Demer. Aan de rand van het gebied loopt een onverhard pad dat beperkt toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer.

Ter hoogte van de straat is een perceel afgebakend met een draadafsluiting. Het gedeelte van het perceel dat grenst aan de straat is relatief dichts begroeid met bomen en struiken. De achterste strook van het perceel fungeert als een moestuin. Op dit terrein bevindt zich een tuinhuisje en twee serreconstructies.



Omzetting agrarisch gebied naar natuurgebied (percelen 268E en 266R).

Het gebied grenst in het zuiden aan de spoorweg en is slechts beperkt toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Heden loopt een smal wandelpad doorheen het gebied van west naar oost dat de verbinding vormt tussen de Molenstraat en Kraailingen. Aan de westelijke rand van het gebied loopt een onverhard pad dat verder loopt in noordelijke richting.

Het zuidelijk deel van het gebied bestaat uit een grasland. Het noordelijk deel is bebost.

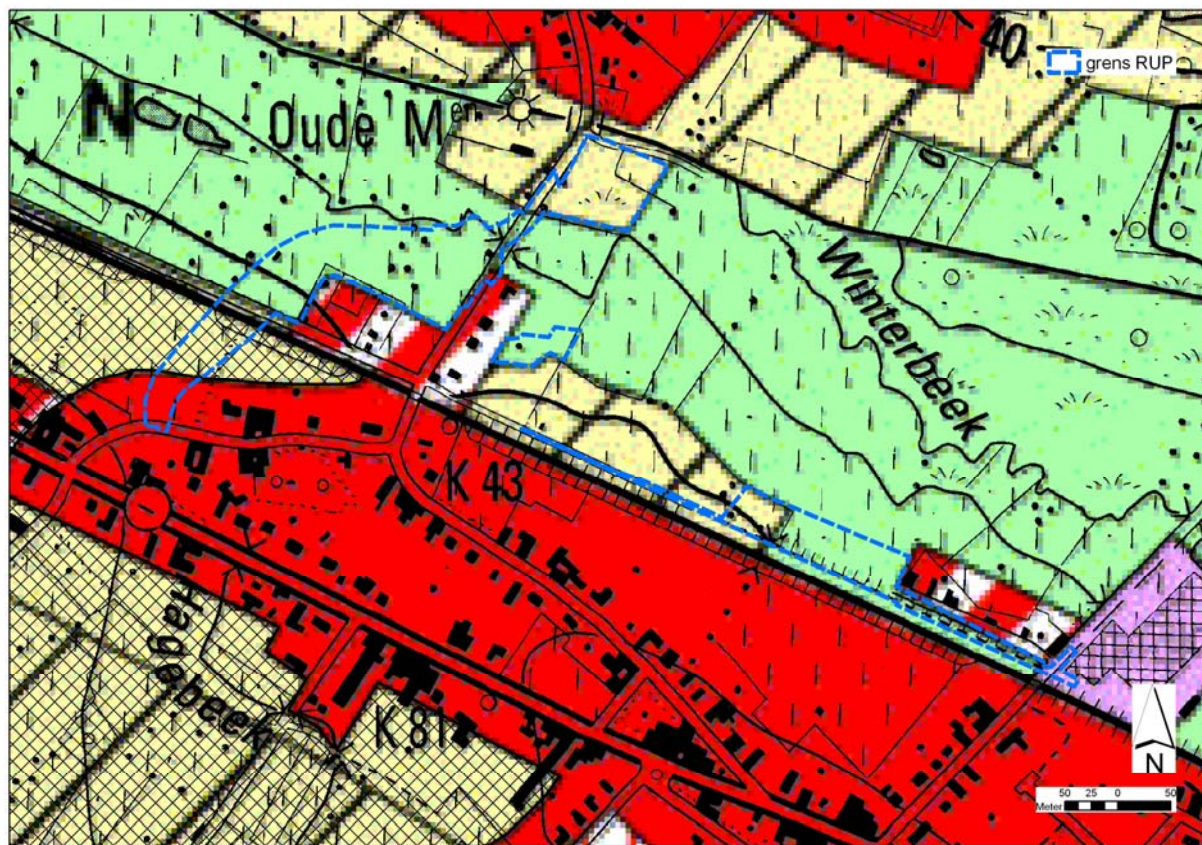


Omzetting natuurgebied naar agrarisch gebied (percelen 278A2 en 279E).

Het gebied ligt langsheen de spoorweg en staat in de relatie tot de woning langsheen de Molenstraat. Het terrein is relatief omvangrijk en wordt gebruikt voor het telen van tal van gewassen. Het terrein is strikt afgebakend door middel van een draadafsluiting en is ontsluitbaar langsheen een onverharde weg langsheen de spoorweg. Deze weg loopt verder in oostelijke richting en sluit in het oosten aan op Kraailingenveld maar is grotendeels slechts toegankelijk voor traag verkeer.

Op het terrein staan een aantal serreconstructies en zijn tal van voorzieningen aanwezig zoals bijvoorbeeld een sproeimachine. De constructies sluiten aan op het bebouwingslint langs de Molenstraat. Op het achterste gedeelte van het terrein worden de gewassen in open lucht geteelt. Het terrein bestaat uit een patchwork van verschillende gewassen. Op het terrein zijn een aantal paden aangelegd met betonplaten die het gebied gemakkelijk toegankelijk maken.

9.2 OMZENDBRIEF RO2010/01 – INNAME HERBEVESTIGD AGRARISCH GEBIED.



In het kader van het Spartacusplan wordt de overweg in de Molenstraat afgesloten. Aangezien het wenselijk blijft dat gemotoriseerd verkeer zich nog steeds van de noordzijde van de Molenstraat naar de zuidzijde en omgekeerd kan begeven, wordt er een brug gerealiseerd over de trein- en tramsporen. Ten zuiden van de sporenbundel wordt hier ten behoeve van de brugconstructie een beperkte oppervlakte Herbevestigd agrarisch gebied ingenomen.

In uitvoering van het RSV stelde de Vlaamse overheid tussen 2004 en 2009 een gebiedsgerichte ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos op in overleg met de lokale besturen en middenveldorganisaties voor dertien buitengebiedregio's. Op basis van deze ruimtelijke visies herbevestigde de Vlaamse Regering de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen voor ca. 538.000ha agrarisch gebied. De regering besliste dat voor deze gebieden geen bestemmingswijzigingen nodig zijn en dat de agrarische bestemmingen op de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen behouden blijft, tenzij expliciet anders vermeld⁷.

Volgens deze omzendbrief RO/2010/01 is voor de inname van herbevestigd agrarisch gebied een degelijk onderbouwde verantwoording noodzakelijk en moeten volgende elementen minstens aan bod komen:

- Onderzoek naar alternatieve locaties buiten herbevestigd agrarisch gebied en een verantwoording waarom de alternatieven buiten het HAG niet weerhouden worden ...;
- Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur (...);
- Onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw (...);
- ...

⁷ Bron: Omzendbrief RO 2010/01

1. Alternatieve locaties buiten HAG.

Als gevolg van het Spartacusplan en de aanleg van lijn 1 Hasselt-Maastricht, kruist ter hoogte van de Molenstraat het tracé van de weg de nieuwe sneltramlijn 1 en de bestaande spoorlijn 34. Om veiligheidsredenen zal de overweg in de Molenstraat worden afgesloten.

Het opzet van dit plan gaat uit van de realisatie van een aantal complementaire gegevens ten gevolge van het Spartacusplan. Het realiseren van een brug dient om een zeer locatiespecifiek probleem, namelijk het sluiten van de overweg in de Nijverheidsstraat op te lossen.

De keuze van de locatie van de brug wordt gevoed vanuit ruimtelijke en verkeersspecifieke aspecten, maar ook vanuit de locatiespecifieke gegevens op deze plek (bodem, terreinkenmerken, water, ...).

De Molenstraat wordt opnieuw verbonden met de Oudestraat door een nieuwe brug over de spoor- en sneltramlijn. De brug wordt opgevat als een landschappelijk "artefact" met toeritten en grondlichamen, in een geheel dat perfect ingekleed is in het bestaande weefsel. Daarbij was het een concreet uitgangspunt om de woningen in de Molenstraat te ontzien. De woningen in dit binnengebied vallen op het gewestplan onder een zone voor landelijk wonen en natuurgebied. Momenteel bevinden zich in dit gebied een aantal woningen en nog een aantal onbebouwde percelen.

Om het tracé van Molenstraat en Oudestraat te herstellen en continueren zijn de alternatieven beperkt. De omleiding zal steeds kruisen met de spoorlijn en kan slechts ten oosten of ten westen van de Molenstraat worden voorzien.

De inpassing van de brug die Molenstraat, gelegen ten noorden van de spoorlijn, en de Oudestraat, gelegen ten zuiden van de spoorlijn, is een gemotiveerde keuze waarbij er geen alternatieven mogelijk. Immers, de enige andere optie voor het reconstrueren van de verbinding tussen beide straten, zou zich aan de oostzijde van de Molenstraat bevinden.

Gelet op het feit dat:

- Het alternatief ten oosten van de Molenstraat tevens een inname van natuurgebied impliceert;
- Het alternatief ten oosten van de Molenstraat ook agrarisch gebied inneemt;
- Het alternatief ten oosten van de Molenstraat een inname van bebouwd woongebied impliceert, en hierbij horend dus bestaande woningen zullen moeten verdwijnen;
- Het alternatief ten oosten van de Molenstraat zich verder bevindt waardoor de aansluiting met het hogere wegennet bemoeilijkt wordt;
- Een halte voor de sneltramlijn, die gekoppeld wordt aan de brug, niet thuishoort in deze landelijke omgeving met zachte bestemmingen;
- Het de uitdrukkelijke opzet van dit plan is om een nieuw verbindingstracé aan te leggen, waarbij de bestaande woonzones en KMO-zone ten noorden van de spoorlijn worden ontsloten,

Wordt dit **alternatief buiten het HAG niet weerhouden** aangezien de doelstellingen van dit plan niet integraal aan de oostelijke zijde van de Molenstraat kunnen gerealiseerd worden. Bovendien betekent dit alternatief dat er woningen moeten onteigend worden mits er geen onbebouwde percelen meer aan deze zijde van de Oudestraat aanwezig zijn.

Besluit: Vanuit het realiseren van een goede ruimtelijke ordening, kunnen er geen alternatieve locaties aanwezig buiten het Herbevestigd Agrarisch Gebied gemotiveerd worden. Er zijn evenmin alternatieve locaties aanwezig binnen het Herbevestigd Agrarisch Gebied.

2. Impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur.

De intekening van het zuidelijke brughoofd, aan de zijde van de Oudestraat, impliceert de inname van klein aandeel Herbevestigd Agrarisch gebied. Het gaat om een kleine uitloper van het HAG, die wordt ingesloten door de spoorlijn en het hogerop gelegen natuurgebied, en de woonzone aan de Oudestraat. Heden kent deze zone geen agrarisch gebruik meer.

Wanneer de brug op deze locatie wordt ingetekend, ten einde de noordelijke zone boven het spoor te ontsluiten en te verbinden met de zuidelijk gelegen woonzone, blijft er aan de oostelijke zijde van het zuidelijke brughoofd, ook een ingesloten zone Herbevestigd Agrarisch gebied liggen.

Gelet op het feit dat:

- Het eigenlijke grondgebruik in deze twee zones niet overeenstemt met een agrarische bestemming;
- Deze zones sterk ingesloten worden door andere zones met een harde bestemming, die geen aanvullingen of meerwaarde bieden voor de agrarische bestemming;

Kan gesteld worden dat de inname van deze beide deeltjes, die samen de oostelijke uitloper van het HAG betreffen, weinig tot geen invloed heeft op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur.

3. _____ Onderzoek naar mogelijk flankerende maatregelen voor landbouw.

Naar aanleiding van de screening werd een compensatievoorstel naar voor geschoven, betreffende een zonevreemd landbouwbedrijf aan de Kuilenweg. Echter, deze compensatie gaat om het omzetten van een zachte bestemming, nl. natuurgebied naar landbouwgebied. Compensatievoorstellen ten baten van ingenomen agrarisch gebied doelen op de omzetting van een harde bestemming naar een agrarische bestemming. Deze zijn niet voor handen op het grondgebied van de stad Bilzen.

Gelet op het feit dat:

- Er geen harde bestemmingen kunnen worden omgezet naar een landbouwbestemming;
- De waarde van de ingenomen agrarische gronden minimaal is;
- Er in het kader van andere planningsinitiatieven op termijn weer een invulling van landbouw kan geschieden op andere plaatsen;
- Er in de omzendbrief wordt gesteld dat ruimtelijke uitvoeringsplannen in uitvoering van reeds goedgekeurde structuurplannen kunnen opgemaakt worden in Herbevestigde Agrarische Gebieden, mits een grondige afweging;

Kan er gesteld worden dat planologische ruil niet aan de orde is voor de uitvoering van dit plan.

Aangezien de inname van deze gronden, geen inname van effectieve in gebruik zijnde landbouwgronden impliceert, zijn er geen flankerende maatregelen voor de landbouw aan de orde.

De eigenaars van deze gronden zijn de eigenaars van de gronden in de woonzone die de Oudestraat beslaat, en zijn geen landbouwers. Het gaat om eigenaars van tuinen die op het vigerend gewestplan als landbouwgebied zijn aangeduid. Flankerende maatregelen zijn hier niet van toepassing.

9.3 PLANOLOGISCHE RUIL.

Gelet op het feit dat:

- Er geen harde bestemmingen kunnen worden omgezet naar een landbouwbestemming;
- De waarde van de ingenomen agrarische gronden minimaal is;
- Er in de omzendbrief wordt gesteld dat ruimtelijke uitvoeringsplannen in uitvoering van reeds goedgekeurde structuurplannen kunnen opgemaakt worden in Herbevestigde Agrarische Gebieden, mits een grondige afweging;

Kan er gesteld worden dat planologische ruil niet aan de orde is voor de uitvoering van dit plan.

10 BESTAANDE JURIDISCHE EN FEITELIJKE TOESTAND.

10.1 BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND.

In dit hoofdstuk worden de planningscontext betreffende de relevante juridische documenten en de ruimtelijke en sectorale beleidsdocumenten voor het plangebied beschreven. Deze vormen de (al dan niet juridische) randvoorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied.

Type	Toelichting	Kaartreferentie
Gewestplan	Voor het plangebied is het gewestplan Sint-Truiden - Tongeren, K.B. 05-04-1977, van toepassing. Volgende afbakeningen vallen in het plangebied: - Agrarisch gebied; - Zone voor landelijk wonen; - Zone voor wonen; - Zone voor natuurgebied.	Kaart 1: Gewestplan Sint-Truiden-Tongeren
RUP	Het plangebied raakt aan het gewestelijk RUP Spartacus: lijn / Hasselt-Maastricht tussen Diepenbeek en Bilzen.	/
BPA	Het plangebied raakt aan het BPA Sint-Maartensgracht.	/
Atlas van de woonuitbreidingsgebieden	Niet van toepassing.	/
Landschapsatlas	Puntrelict: Nieuwbeekmolen Lijnrelict: Demer + afgesneden meanders Relictzone: Beverst-Spurk Traditioneel landschap: Demervallei	Kaart 3: Landschapsatlas
Beschermde monumenten, landschappen, dorps- of stadsgezichten	Watermolen van 1862 Hoeve "Winning van de Koetsier" of "Kaatsbeekhof"	Kaart 4: Overige Bepalingen
Vogelrichtlijngebied	Niet van toepassing.	/
Habitatrichtlijngebied	Plangebied gedeeltelijk gelegen in habitatgebied 'Jekervallei en bovenloop van de Demervallei'	Kaart 4: Overige Bepalingen
Gebieden van het VEN/IVON	Niet van toepassing.	/
Natuureservaten	Niet van toepassing.	/
Herbevestigd agrarisch gebied	Een klein deel van het plangebied betreft HAG.	/
Beschermingszone waterwingebied	Niet van toepassing.	/
Atlas der waterlopen	Het plangebied wordt doorkruist door de Hagebeek.	/
Voorkooprecht	Niet van toepassing.	/
Verkavelingsvergunningen	Beverst V 12 dd.15/03/1974	/
Inbreuken tegen de stedenbouwwetgeving	Niet van toepassing.	/
Planologisch attest	/	/

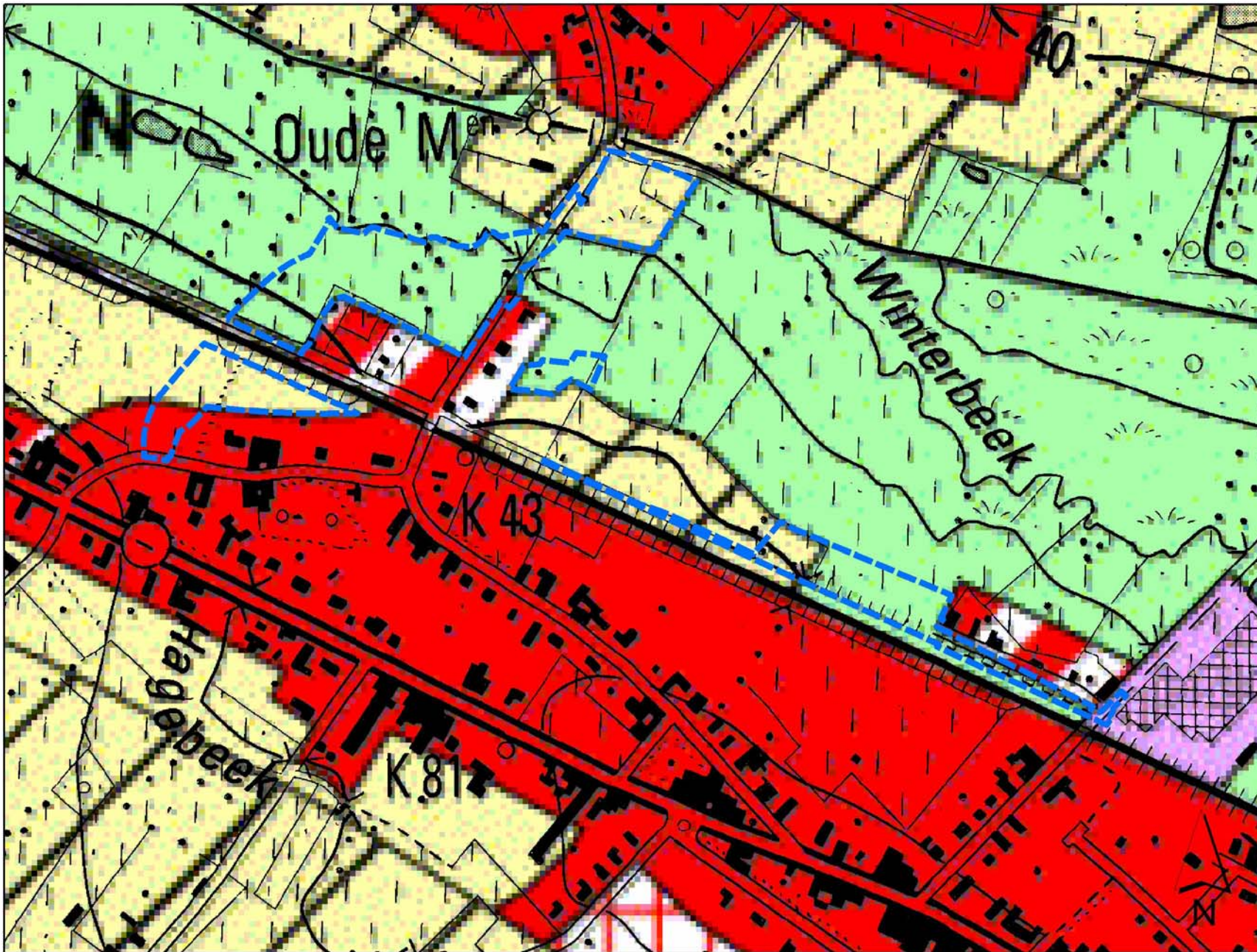
Kaart 1: Bestaande juridische toestand: Gewestplan

Kaart 2: Bestaande juridische toestand: Kadastrale percelen

Kaart 3: Bestaande juridische toestand: Landschapsatlas

Kaart 4: Bestaande juridische toestand: Overige bepalingen

Kaart 7: Bestaande juridische toestand: Herbevestigd agrarisch gebied



Bron: gewestplan OC GIS Vlaanderen, Achtergrond: rasterversie van de topografische kaarten uitgegeven tussen 1978 en 1999 door het NMI

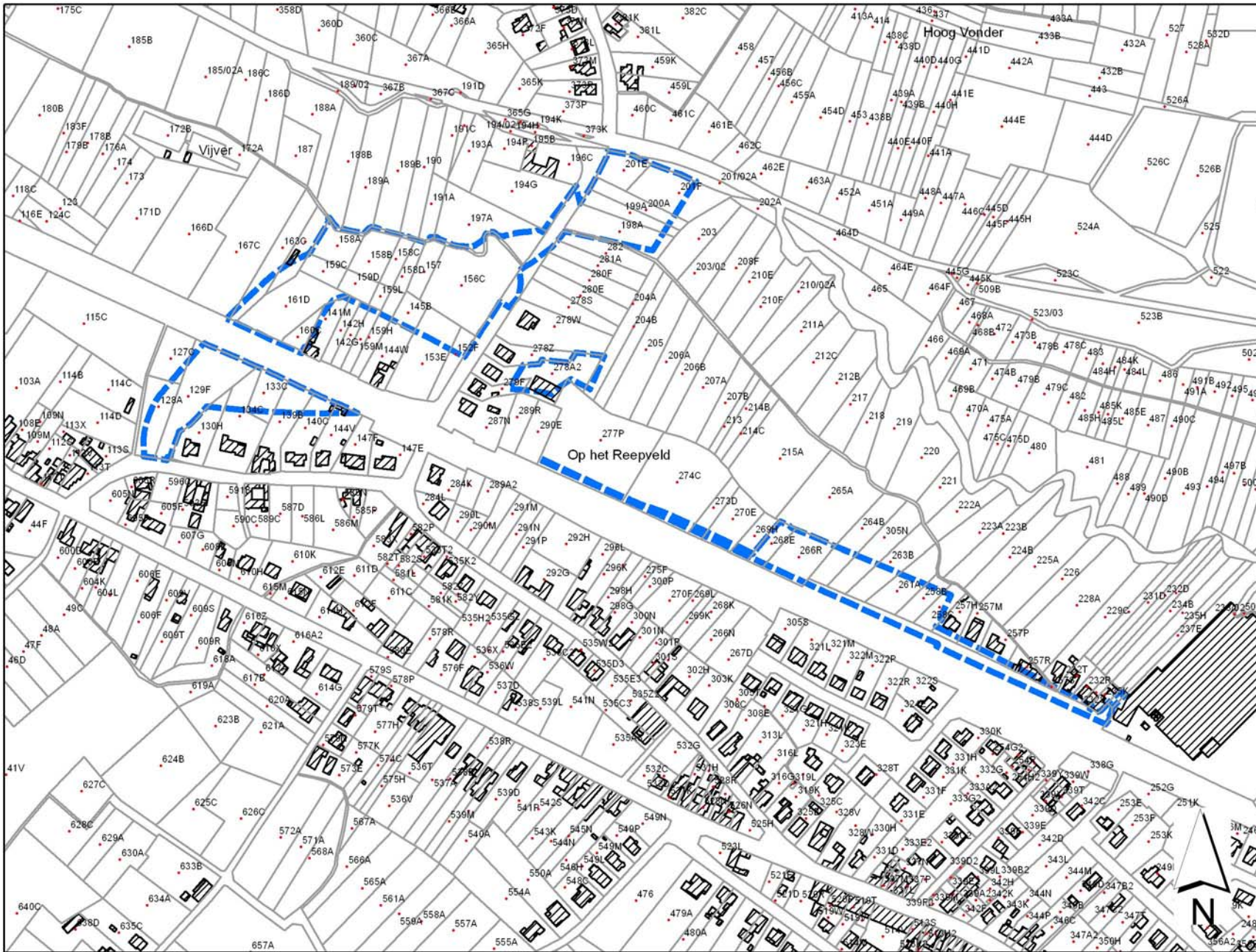
RUP Molenstraat
 Kaart 1: Bestaande juridische toestand: Gewestplan



Legende
 ● gemeentegrens Bilzen
 ■ grens RUP



Opdrachtgever: stadsbestuur Bilzen
 Projectleider: Ann Steegmans
 Tekening: ecr
 Dossiernr.: 09080/12
 Kaartnr.: 1



Bron: kadastraal verzamelingplan & perceleplan CMCO 2009 RAPD

RUP Molenstraat
Kaart 2: Bestaande juridische toestand: Kadastrale percelen

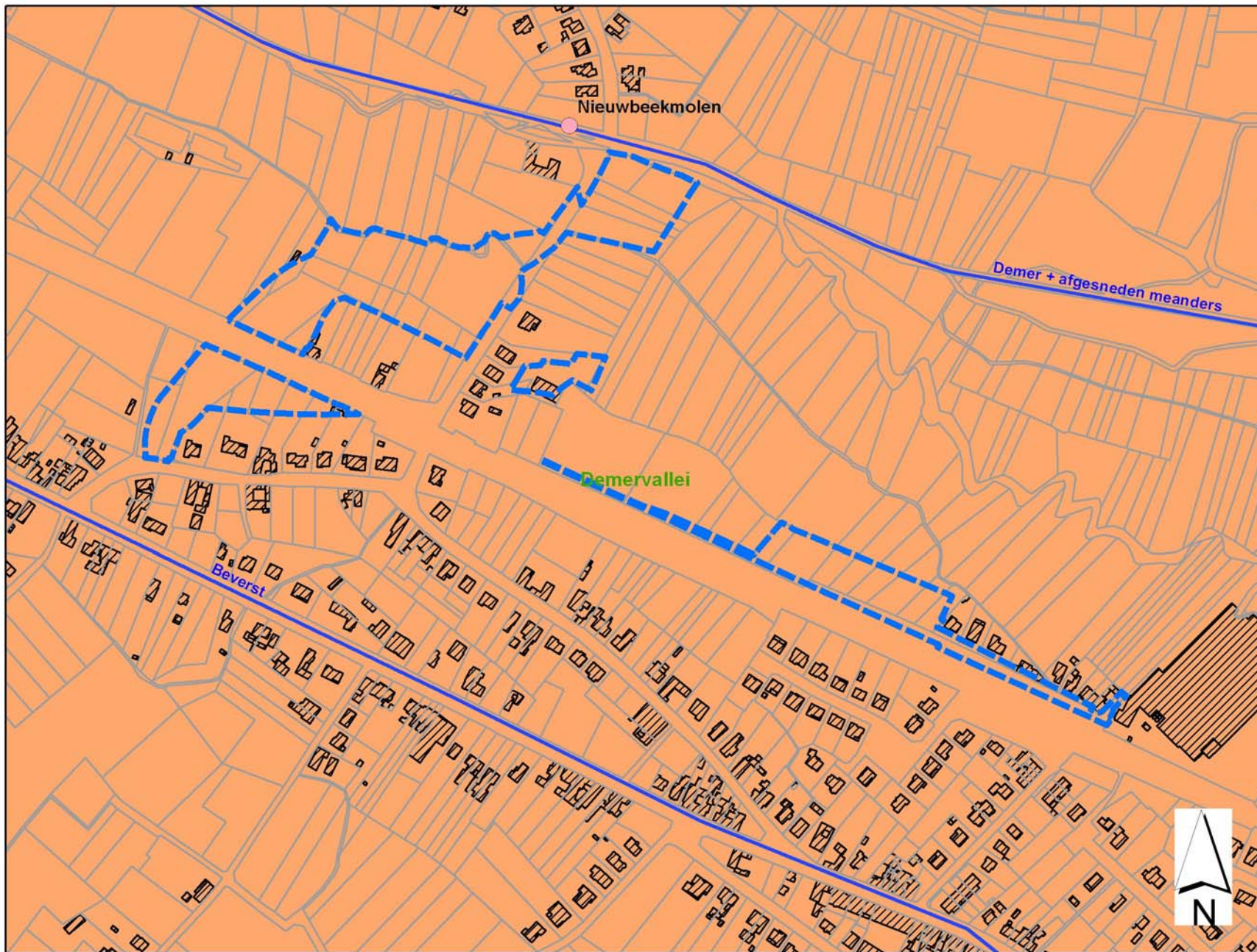
1:5,000



- Legende**
- gemeentegrens Bilzen
 - grens RUP
 - kadastrale percelen
 - kadastrale gebouwen



Oprichtgever: stadsbestuur Bilzen
 Projectleider: Ann Steegmans
 Tekening: ecr
 Dossiernr.: 09080/12
 Kaartnr.: 2



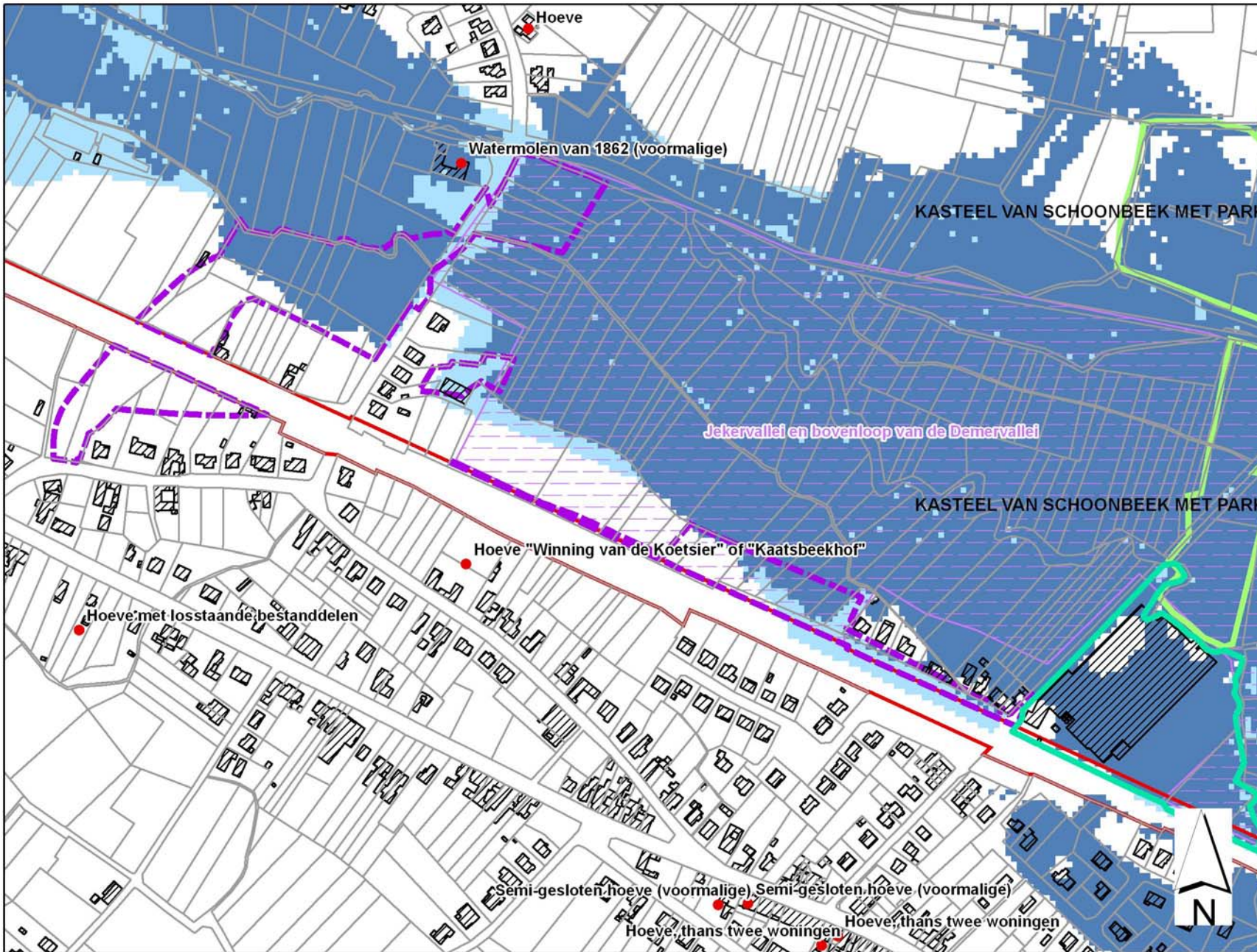
Bron: Landschapsatlas, toestand 31/03/2001, opgemaakt door het MVG, LIN, ARCHM, Monumenten en Landschappen. Achtergrond kadastraal verzamelplan & perceelplan C.M.C.D 2009 AAP-D

- Legende**
- gemeentegrens Bilzen
 - grens RUP
 - kadastrale percelen
 - kadastrale gebouwen
 - puntrelict
 - lijnrelict
 - relictzone
 - ankerplaats
 - traditioneel landschap

RUP Molenstraat
Kaart 3: Bestaande juridische toestand: Landschapsatlas



Opdrachtgever: stadsbestuur Bilzen
Projectleider: Ann Steegmans
Tekening: ecr
Dossiernr.: 09080/12
Kaartnr.: 3



bron: Digitale vectoriele bestanden van de speciale beschermingszones in Vlaanderen in uitvoering van de Europese richtlijn 92/43/EEG (habitatrichtlijn) en 79/409/EEG (vogelrichtlijn), respectievelijk toestand 04/05/01 en 17/07/00, opgemaakt door het MvU, LIN, ANIMAL, NATUUR. Vectoriele versie van de VEN-gebieden, Agentschap voor Natuur en Bos (GIS-Vlaanderen). Beschermde erfgoed GIS Vlaanderen. Waterlofskaarten, AGIV & CW. Achtergrond: kadastraal verzoekplan & perceelplan CMCD 2009 AAFP

RUP Molenstraat
Kaart 4: Bestaande juridische toestand: Overige bepalingen

- Legende**
- gemeentegrens Bilzen
 - grens RUP
 - kadastrale percelen
 - kadastrale gebouwen
 - BPA St Maartensgracht
 - bestaand gewestelijk RUP
 - bouwkundig erfgoed
 - beschermd landschap
 - Effectief overstromingsgevoelig
 - Mogelijk overstromingsgevoelig
 - habitatrichtlijngebied

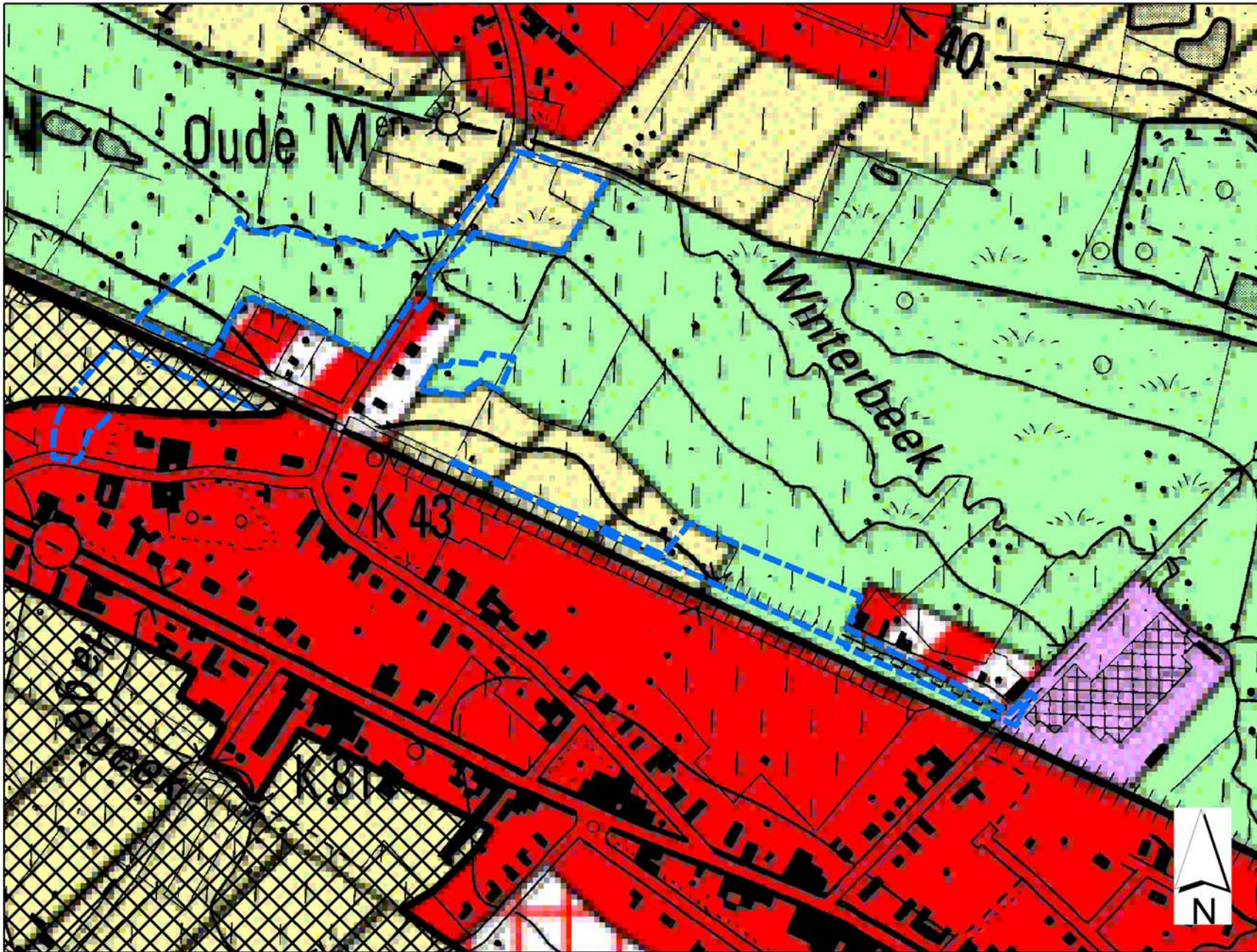
Volgende elementen zijn niet aanwezig in het studiegebied:

VEN-gebied
vogelrichtlijngebied
beschermd dorps-/stadsgezicht



Opdrachtgever: stadsbestuur Bilzen
Projectleider: Ann Steegmans
Tekening: ecr
Dossiernr.: 09080/12
Kaartnr.: 4





Achtergrond: gewestplan OC-G13 Vlaanderen, laatste versie van de topografische kaarten uitgegeven tussen 1978 en 1999 door het NMI

RUP Molenstraat
 Kaart 7: Bestaande juridische toestand: Herbevestigd Agrarisch Gebied



- Legende**
-  grens RUP
 -  gemeentegrens Bilzen
 -  HAG



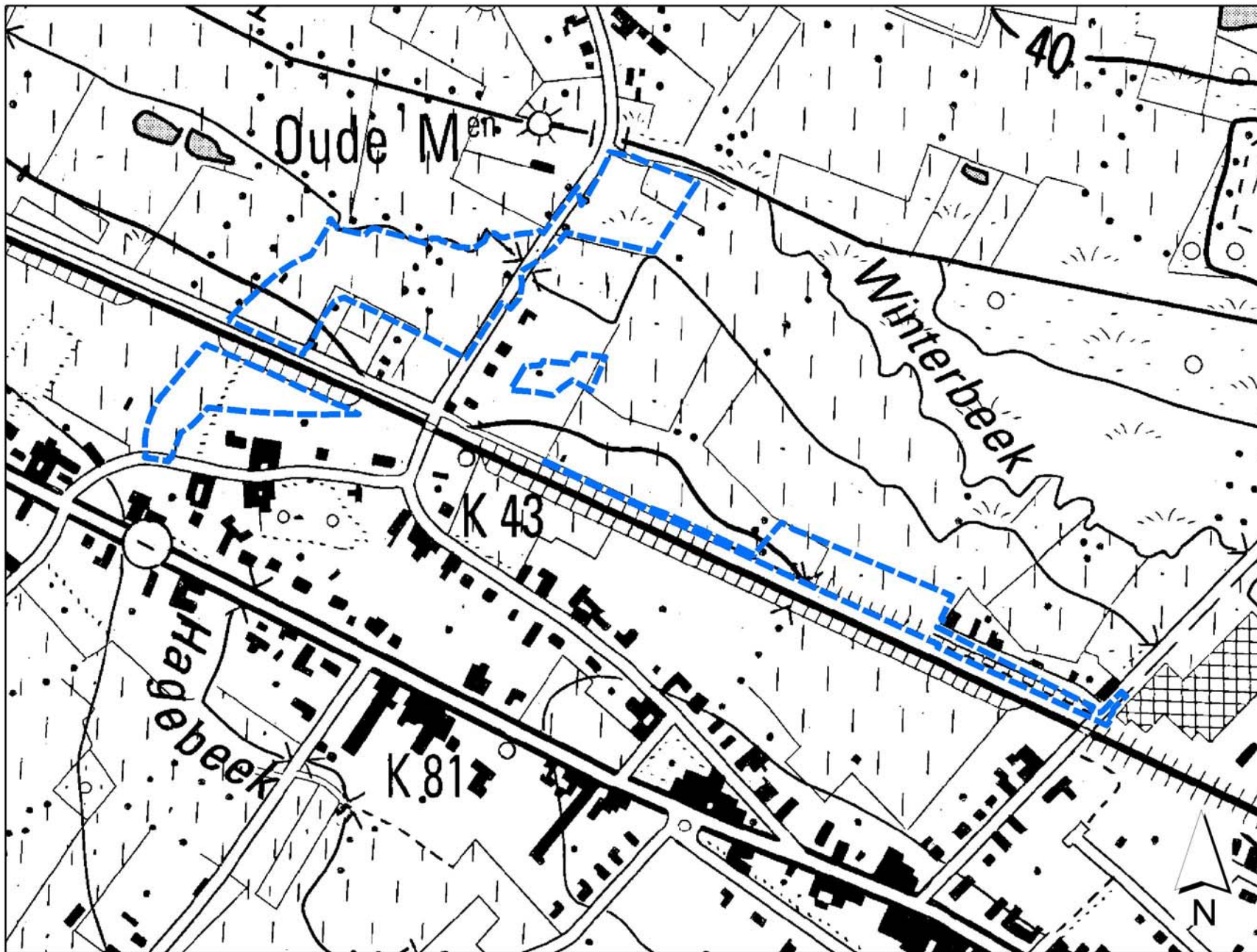
Opdrachtgever: stadsbestuur Bilzen
 Projectleider: Ann Steegmans
 Tekening: ecr
 Dossiernr.: 09080/12
 Kaartnr.: 7

10.2 BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND.

Kaart 5: Topografische kaart "Molenstraat"

Kaart 6: Orthofoto "Molenstraat"

Kaart 8: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk



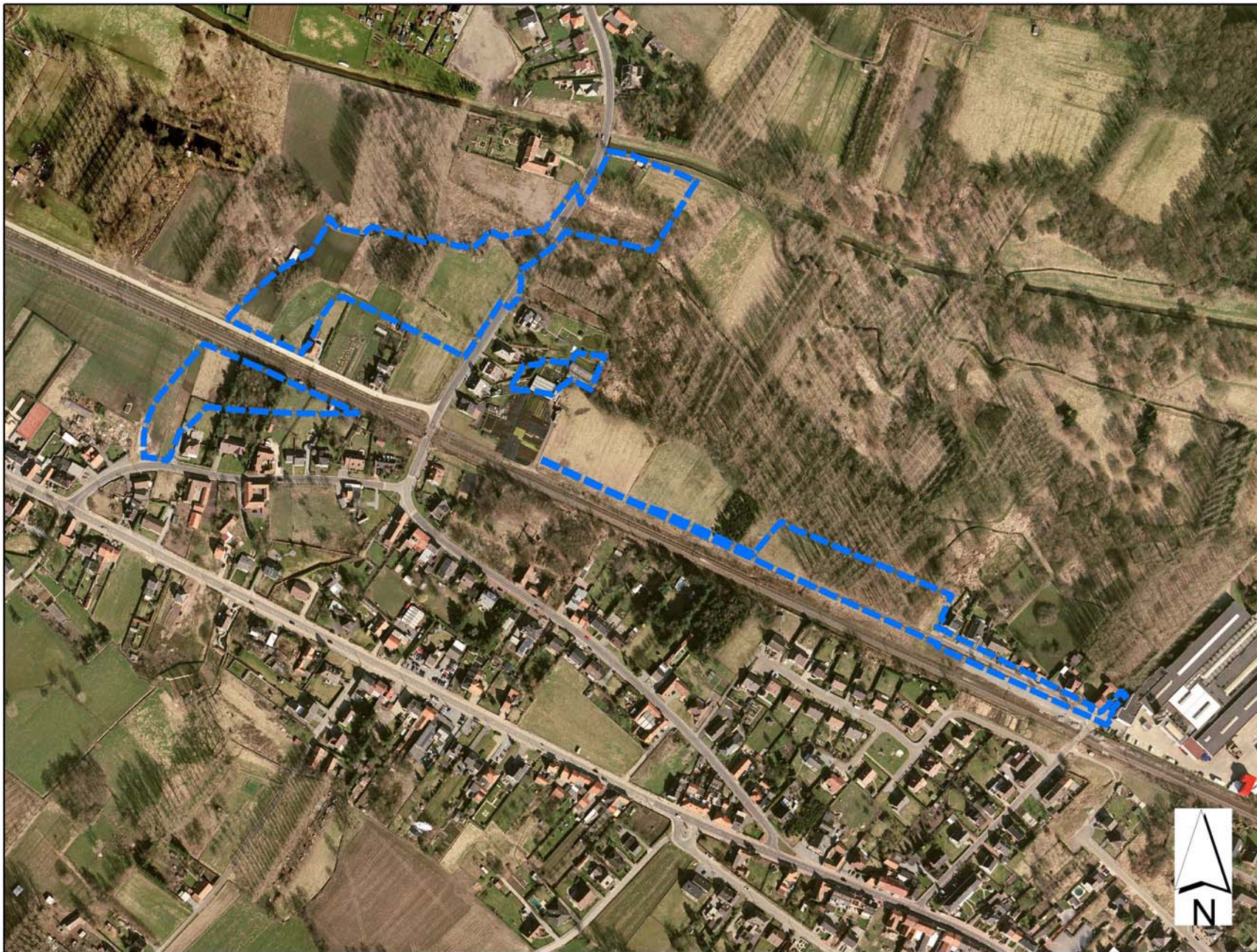
Bron: rasterversie van de topografische kaarten uitgegeven tussen 1978 en 1999 door het NCI

RUP Molenstraat
Kaart 5: Bestaande feitelijke toestand: Topografische kaart

Legende
 gemeentegrens Bilzen
 grens RUP



Opdrachtgever: stadsbestuur Bilzen
 Projectleider: Ann Steegmans
 Tekening: ecr
 Dossiernr.: 09080/12
 Kaartnr.: 5



Bron: Orthofoto 's, middenschaig, kleur, provincie Limburg, opname 2003 OC-Gis Vlaanderen

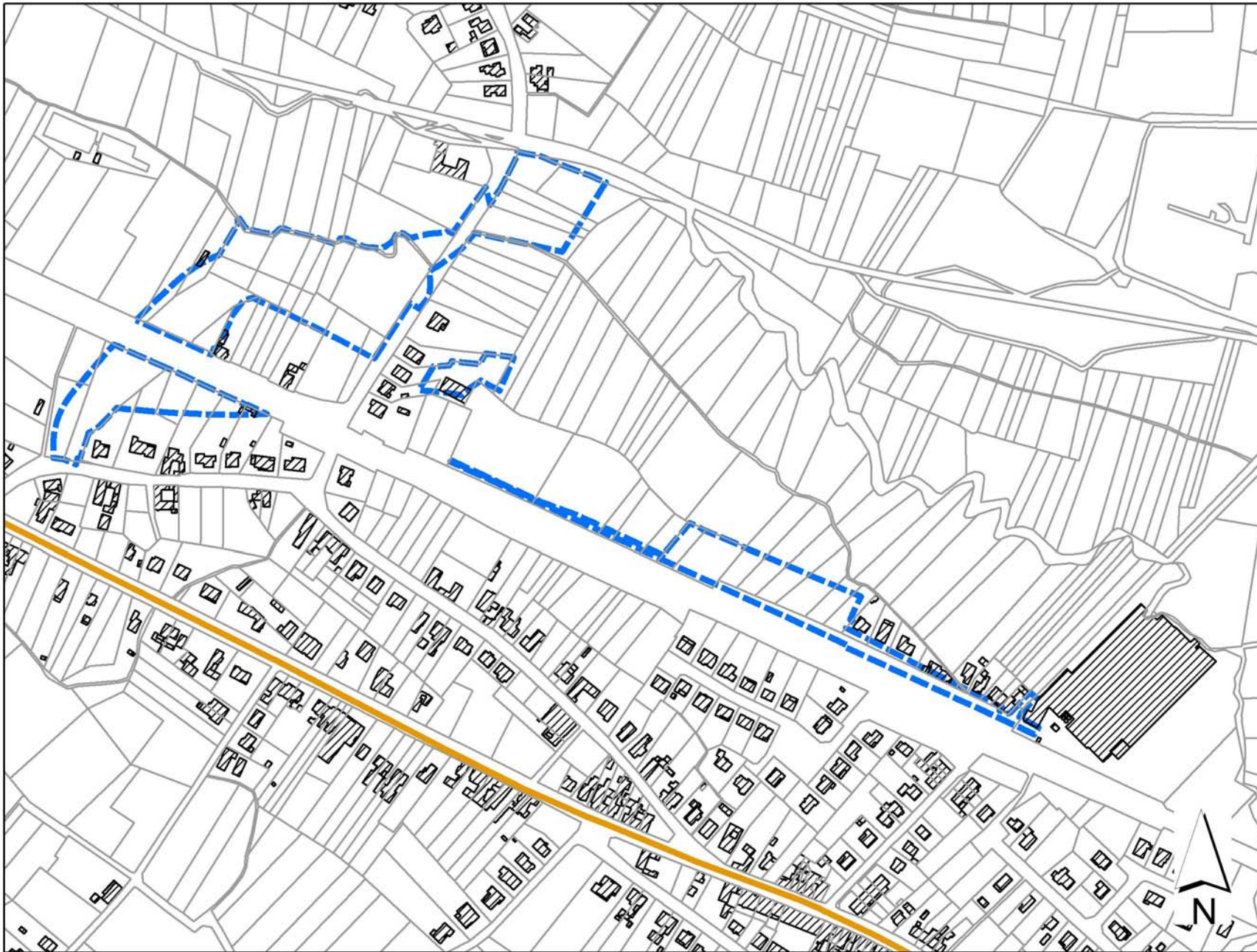
RUP Molenstraat
Kaart 6: Bestaande feitelijke toestand: Orthofoto

1:5,000
Meter 50 25 0 25 50

Legende
••• gemeentegrens Bilzen
■ grens RUP



Opdrachtgever: stadsbestuur Bilzen
Projectleider: Ann Steegmans
Tekening: ecr
Dossiernr.: 09080/12
Kaartnr.: 6



Achtergrond: kadastraal verzamelplan & percelenplan C.M.C.D. 2009 AAPD

- Legende**
-  grens RUP
 -  Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (hoofdroute)
 -  kadastrale percelen
 -  kadastrale gebouwen

RUP Molenstraat
 Kaart 8: Bestaande feitelijke toestand: Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk



Opdrachtgever: stadsbestuur Bilzen
 Projectleider: Ann Steegmans
 Tekening: ecr
 Dossiernr.: 09080/12
 Kaartnr.: 8

11 AFTOETSING PLAN-MER-PLICHT VAN RECHTSWEGE.

11.1 PROJECT M.E.R.-PLICHT.

De project-m.e.r.-plicht wordt afgetoetst op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieu-effectenrapportage, meer bepaald in bijlage I en II.

De activiteiten die binnen het planologisch kader van het RUP "Molenstraat" zullen kunnen gerealiseerd worden, vallen niet onder bijlage I.

De activiteiten die binnen het planologisch kader van het RUP "Molenstraat" zullen kunnen gerealiseerd worden, vallen onder bijlage II, "Infrastructuurprojecten – aanleg van spoorwegen" en "aanleg van infrastructuur voor trams, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies".

Echter, voor deze activiteiten geldt evenwel:

- ze hebben geen lengte van 1km of meer;
- ze hebben geen betrekking op de aanleg van faciliteiten voor de overlading tussen overladingsstations en van overslagstations met een oppervlakte van 5ha of meer.

11.2 NOODZAAK TOT PASSENDE BEOORDELING.

11.2.1 Speciale beschermingszones.

Er zijn geen vogelrichtlijngebieden binnen de afbakening van het plangebied. Het plangebied bevindt zich voor het gedeelte aan het oosten van de Molenstraat in het habitatgebied 'Jekervallei en bovenloop van de Demervallei' (BE2200041).

In het kader van het Spartacusplan werd voor lijn 1 reeds een plan-MER opgemaakt (mei 2008). In dit plan-MER worden geen uitspraken opgenomen met betrekking tot ruimtelijke ingrepen die van toepassing zijn voor de opmaak van dit RUP. De impact op het habitatrichtlijnengebied wordt als beperkt aanschouwd.⁸

Er is geen passende beoordeling vereist.

11.2.2 Effecten op de beschermingszones.

Uit voorgaande blijkt dat het plangebied niet gelegen is in of in de onmiddellijke nabijheid van speciale beschermingszones.

Verstorend effect

Gezien de aard van de activiteiten zal het plan geen verstorend effect hebben op de speciale beschermingszones.

Versnipperend effect

Het RUP behelst de herstructurering van het lokale wegennet en voorziet in de mogelijkheid tot het realiseren van enkele complementaire functies (parkeren voor invaliden, randparking, halte, ...) in het kader van de aanleg van lijn 1 van het Spartacusplan. Er zal geen specifiek versnipperend effect ontstaan ten aanzien van speciale beschermingszones.

11.3 CONCLUSIE.

De opmaak van een planMER wordt niet noodzakelijk geacht vanuit de project m.e.r. plicht of de noodzaak tot een passende beoordeling.

⁸ Zie Bijlage 01: Samenvatting milieueffectenrapport lijn 1 Spartacusplan

12 SCOPING VAN DE MILIEU-EFFECTEN.

12.1 GEZONDHEID EN VEILIGHEID VAN DE MENS.

12.1.1 Aspect Gezondheid.

Ieder RUP handelt vanuit de kwaliteitsbewaking van de ruimte, maar dit kan nooit losgekoppeld worden van de gezondheid van de mens. De herinrichtingen die er binnen dit RUP zijn opgenomen beogen steeds de ruimtelijke beleving van de ruimte te verbeteren en op die manier ondersteunen deze indirect de gezondheid en het behaaglijkheidsgevoel van de mens. Het in acht nemen van de herinrichting van bestaande verkeersstructuren zal bovendien ook de veiligheid van de mensen verbeteren.

Daarnaast zal het afschaffen van de huidige gelijkgrondse spoorwegoverwegen het verbeteren de verblijfskwaliteit in de woonomgeving bevorderen: er zal geen storing meer zijn van de spoorbellen die rinkelen wanneer er een trein voorbij komt.

12.1.2 Veiligheidsrapportering.

De SEVESO-wetgeving behelst hoofdzakelijk de implementatie van de Europese Richtlijnen 82/501/EEG en 96/82/EG, respectievelijk de SEVESO I en SEVESO II-Richtlijn. Voor Vlaanderen wordt de implementatie van de SEVESO-wetgeving inzonderheid verzekerd door het Milieuvergunningsdecreet, het Decreet Milieubeleid, het MER/VR-Decreet, Vlarem I en Vlarem II. Daarnaast moet rekening gehouden worden met het Samenwerkingsakkoord van 19 juni 1999 tussen de federale staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Zowel de SEVESO II-richtlijn als het Samenwerkingsakkoord leggen een aantal eisen op met betrekking tot de ruimtelijke ordening. Via het Decreet Milieubeleid en het D.R.O. werden op het Vlaamse niveau eisen uitgevaardigd met betrekking tot de ruimtelijke planning en het grondgebruik.

De ruimtelijke veiligheidsrapportage is een vorm van rapportering die handelt over ruimtelijke uitvoeringsplannen (op gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk niveau). De criteria op basis waarvan de Vlaamse Overheid beslist of een ruimtelijk veiligheidsrapport al dan niet vereist is, zijn eveneens vastgelegd. Een ruimtelijk veiligheidsrapport is een openbaar document waarin, van een voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, een wetenschappelijke beoordeling wordt gegeven van de geplande ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe of bestaande inrichtingen en hun omgeving, wanneer de plaats van vestiging ervan of de ontwikkelingen zelf het risico op een zwaar ongeval kunnen vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kunnen maken. Veiligheidsrapportering is erop gericht risico's voor zware ongevallen te identificeren, zware ongevallen te voorkomen en gevolgen ervan voor mens en milieu te beperken en het risico zo laag mogelijk te houden. De Vlaamse Regering bepaalt de datum vanaf wanneer een deskundige voor het opstellen van ruimtelijke veiligheidsrapporten over een erkenning moet beschikken.

Om erop toe te zien dat bij ruimtelijke ontwikkelingen het risico van zware ongevallen niet vergroot of de gevolgen van zware ongevallen niet ernstiger kunnen worden, definieerde de Vlaamse overheid zogenaamde aandachtsgebieden. Dit zijn gebieden die bij het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen bijzondere aandacht vragen:

- ofwel vanwege de aanwezigheid van grote groepen van personen: woongebieden, druk bezochte gebouwen, belangrijke transportassen,.... Dit zijn aandachtsgebieden omdat ze de gevolgen van een zwaar ongeval ernstiger kunnen maken door een hoger aantal menselijke slachtoffers;
- ofwel vanwege hun milieu- en/of natuurwaarde: waardevolle of bijzonder kwetsbare natuurgebieden,.... Dit zijn aandachtsgebieden omdat ze de milieuschade mogelijk verhogen;
- ofwel vanwege de intrinsieke mogelijkheid om zware ongevallen te veroorzaken: externe gevaarbronnen. Dit zijn aandachtsgebieden omdat ze de kans op een zwaar ongeval, en aldus ook het risico van een zwaar ongeval, vergroten.

De procedure die moet worden gevolgd, is ook ingeschreven in de VCRO, in de respectieve delen over de ruimtelijke uitvoeringsplannen van de verschillende niveaus.

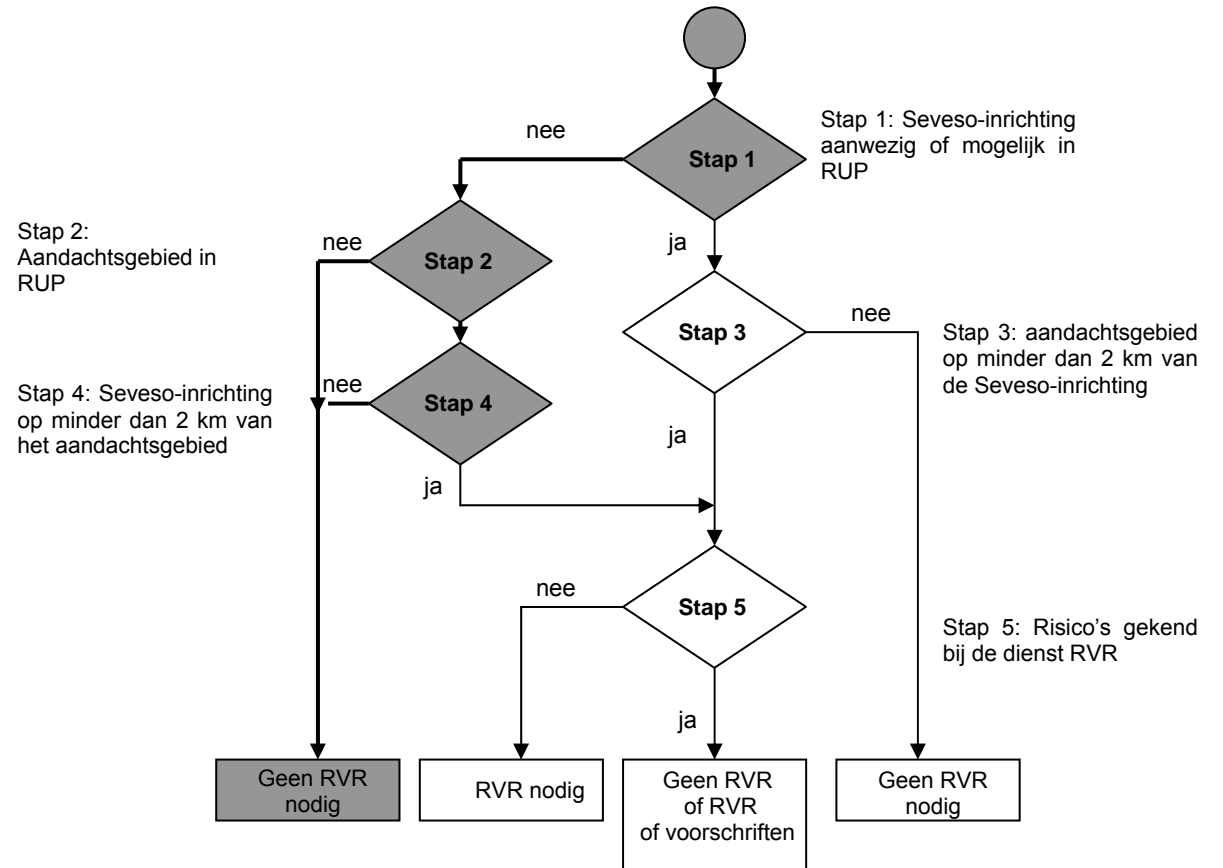
Concreet betekent dit dat alle voorontwerpen van ruimtelijke plannen sindsdien ter advies aan de dienst Veiligheidsrapportering dienen voorgelegd te worden, en dit ten laatste 21 dagen voor de plenaire vergadering.

Voorts wordt het ruimtelijk veiligheidsrapport samen met het plan in openbaar onderzoek gelegd.

De Vlaamse overheid ontwikkelde een procedure die de wisselwerking tussen bestaande en/of geplande Seveso-inrichtingen enerzijds en bestaande en/of geplande aandachtsgebieden anderzijds moet bestuderen teneinde mogelijke onverenigbaarheden reeds tijdens de planningsfase op te sporen en er op gepaste wijze op te reageren. Het moet

voorkomen dat in de toekomst aandachtsgebieden te dicht bij Seveso-inrichtingen ingeplant worden (maar ook omgekeerd) waardoor mens of milieu aan te hoge risico's van zware ongevallen zouden blootgesteld worden. De ruimtelijke veiligheidsrapportage verbindt aldus het beleid ruimtelijke ordening met het industriële veiligheidsbeleid inzake risico's van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. In het ruimtelijke planningsproces moet rekening gehouden worden met de resultaten van het ruimtelijk veiligheidsrapport. Hierbij is het mogelijk dat (ontwerpen van) ruimtelijke uitvoeringsplannen moeten bijgestuurd of aangepast worden.

Het RUP voorziet niet dat Seveso inrichtingen zich in het plangebied kunnen vestigen. Er zijn geen Seveso-inrichtingen op minder dan 2 kilometer van het aandachtsgebied gepland. De opmaak van een RVR is bijgevolg niet noodzakelijk.



Besluit: De uitvoering van het RUP zal geen risico's voor de gezondheid en de veiligheid van de bewoners of recreanten opleveren.

12.2 RUIMTELIJKE ORDENING.

Een goede ruimtelijke ordening tot stand brengen met een maximum aan voordelen en een minimum aan nadelen is steeds de algemene doelstelling van een RUP. De aanleg van een sneltramlijn in het kader van het Spartacusproject heeft een heleboel gevolgen, ook op het vlak van ruimtelijke ordening. Dit RUP gaat dan ook uit van het samenbrengen van drie belangrijke aspecten: een hoge woon- en leefkwaliteit voor de woningen die zich reeds aan de randen van het plangebied bevinden en er nog gerealiseerd zullen worden, een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de brug, haar toegangswegen en het tractiestation, en een economisch leefbare omgeving voor het bedrijf dat zich aan de Molenstraat naast de sporen bevindt. De bouw van een brug in een bestaand weefsel vergt een accurate benadering van de bestaande ruimtelijke toestand en wenst daarbij zo voorzichtig mogelijk te werk te gaan, zonder daarbij aan haar doelstellingen, zijnde een vlotte en veilige verbinding tussen Molenstraat en Oudestraat, voorbij te gaan. Er wordt veel aandacht besteed aan de landschappelijke inkleding van de brug, zowel voor de kwaliteit van de brug op zich als haar bepalende waarde in de omgevingskwaliteit. Dit principe geldt ook voor de aanleg van de ontsluitingsweg tussen de Nijverheidsstraat en de Molenstraat, parallel aan de sporen. De kwaliteit van de landschappelijke inpassing van de weg en haar aanhorigheden (zoals keervoorzieningen, wachthavens, ...), ook in relatie tot de zone voor natuur die hier gekruist wordt, is bepalend voor het welslagen van een goede ruimtelijke ordening.

Onder landschappelijke inpassing worden veelal de aanleg van bufferende groenstructuren begrepen: deze bufferen zowel eventueel geluid als licht dat voortvloeit uit de verkeersbewegingen op de weg, maar zij vormen ook een geschikte aansluiting op en overgang naar de langs gelegen bestaande groenstructuren en –gebieden die grenzen aan de afbakening van het RUP. Wat de landschappelijke inkleding van de brug betreft komt daar nog één belangrijk aspect bij, namelijk door het kaderen van het wegtracé over de brug in groenbuffers wordt ook de privacy van de lager gelegen woningen in de oksel van de brug gegarandeerd. Er kan zo geen inkijk vanaf de brug in de achtertuinen van de woningen gebeuren.

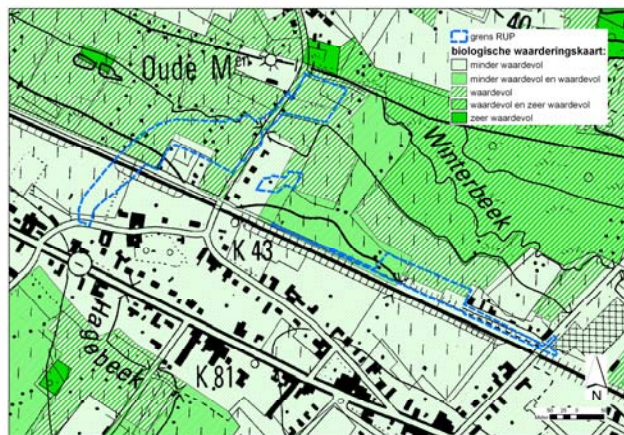
Besluit: Voor de discipline "ruimtelijke ordening" zijn er geen significante effecten te verwachten door de realisatie van dit RUP.

12.3 FAUNA EN FLORA – BIODIVERSITEIT.

In het Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage wordt aangegeven wat er verstaan wordt onder "bijzonder beschermde gebieden":

- De speciale beschermingszones overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu;
- Gebieden aangeduid overeenkomstig de Conventie van Ramsar inzake watergebieden van internationale betekenis;
- Beschermde duingebieden of voor het duingebied belangrijk landbouwgebied zoals aangegeven ter uitvoering van het decreet van 14 juli 1993 houdende maatregelen tot bescherming van kustduinen;
- Natuurgebieden, natuurgebieden met wetenschappelijke waarde en de ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening;
- Bosgebieden, valleigebieden, brongebieden, overstromingsgebieden, agrarische gebieden met ecologisch belang of ecologische waarde en de ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening;
- Beschermde landschappen, stads- of dorpsgezichten, monumenten of archeologische zones;
- Waterwingebieden en bijhorende beschermingszones type I en II vastgesteld ter uitvoering van het decreet van 24 januari 1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer;
- Het Vlaams Ecologisch Netwerk overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu;
- Een volgens een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan vastgesteld erfgoedlandschap.

12.3.1 Biologische waarderingskaart.

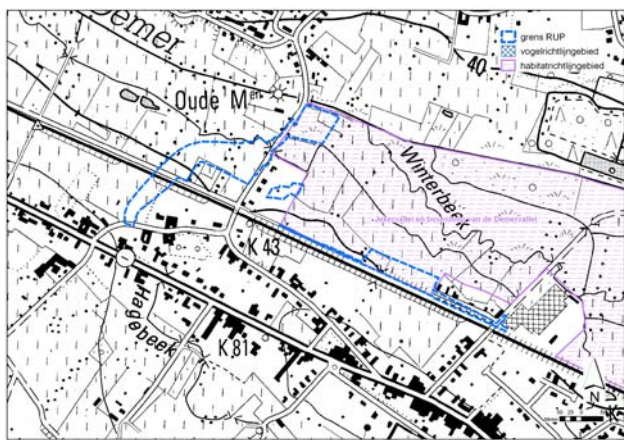


Het gedeelte van het plangebied dat ten noorden van de sporen valt en ten westen van de Molenstraat wordt gekarteerd als 'waardevol'. Het gedeelte van het plangebied ten noorden van de sporen en ten oosten van de Molenstraat wordt zowel als 'minder waardevol en waardevol' als 'waardevol' aangeduid. Dat deel van het plangebied waar de keerlus voor vrachtverkeer in de Molenstraat zal worden aangelegd, wordt aangeduid als 'waardevol', alsook minder waardevol en waardevol.

Het deel van het plangebied gelegen ten zuiden van de sporen wordt gekarteerd als 'minder waardevol'.

12.3.2 Habitat- en vogelrichtlijngebieden.

Zie kaart 4: 'Bestaande juridische toestand: Overige bepalingen'.



Het plangebied ligt voor een deel in het habitatgebied "Jekervallei en bovenloop van de Demervallei". De weg ter ontsluiting van de woningen in de Nijverheidsstraat en de bedrijvzone ligt op de grens van het habitatgebied. Aangezien het gaat om de ligging van het plan op de rand van het gebied wordt er niet geraakt aan de kern van het gebied en is de impact beperkt. Niettemin zal er impact zijn en dient deze tot een minimum beperkt te worden. Ook het deel van het plangebied in het noorden van de Molenstraat, t.h.v. de kruising met de Demer, ligt in het habitatgebied. Ook hier gaat het om de rand van het gebied.

De aanduidingen in dit habitatgebied betreffen:

- Gebieden waar zeldzame orchideeën groeien (Festuco-Brometalia);
- Grasland met Molinia op kalkhoudende bodem en kleibodem (Eu-Molinion);
- Voedselrijke ruigten;
- Laaggelegen, schraal hooiland (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis);
- Eikenbossen van het type Stellario-Carpinetum;
- Overblijvende of relictbossen op alluviale grond (Alnion glutinoso-incanae);
- Triturus cristatus – Kamsalamander.

Besluit 01: De inname op de rand van het habitatgebied kan hier aangewend worden om de grens tussen habitatgebied en spoorlijn beter vorm te geven, vooral met het oog op de veiligheid van de kamsalamander. Het permeabel maken van de grens door amfibietunnels of oversteken wordt hier niet besproken aangezien aan de zuidzijde van de sporen woongebied ligt.

*"Sterfte bij **amfibieën** komt enerzijds voor door het aangereden worden door de sneltram (inclusief het weggeslingerd worden door de luchtverplaatsing wat gewoonlijk de doodsoorzaak is) en anderzijds door uitdroging doordat de rails een onneembare hindernis vormen. De impact op de populaties van de diverse soorten is niet in te schatten. Indien het sneltramtracé door een trekroute loopt en geen milderende maatregelen genomen worden om deze trekroute te behouden zullen de dieren gedwongen zijn de sporen over te steken en zal het aantal slachtoffers significant zijn⁹."*

De grens van een habitatgebied tegen spoorlijn ten aanzien van de grens van een habitatgebied tegen bufferzone zal zeker verzachten. Toch, de grens zal zo worden vormgegeven dat zij een verbeterde veiligheid voor de dieren met zich meebrengt, bijvoorbeeld door de plaatsing van een net of de aanleg van een gracht met steile wanden zodat de weg niet toegankelijk zal zijn voor de dieren.

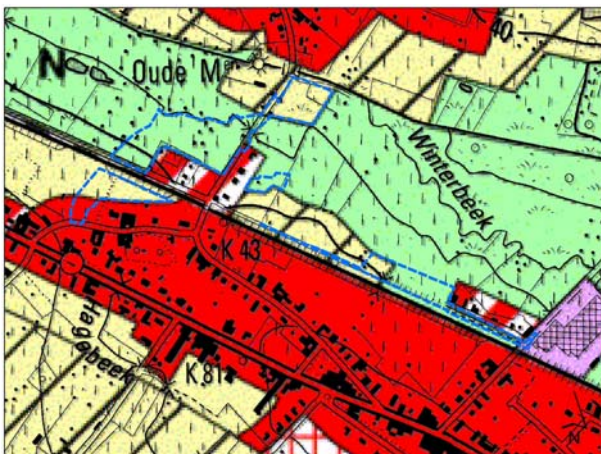
Voor wat betreft de impact op de overige aanduidingen wordt tevens deze grensvormgeving aangehaald: er wordt een bufferzone tussen weg en habitatgebied aangelegd die de invloeden van de weg beperken. De weg wordt bovendien aangelegd op een zo minimaal mogelijke oppervlakte ten einde zo weinig mogelijk invloed uit te oefenen op de aanwezige habitats.

De inname die in het noorden van de Molenstraat gebeurt, is irrelevant: hier wordt immers agrarisch gebied omgezet naar natuurgebied, waarbij de bestemming wel verandert, maar niet het gebruik van de gronden. De effecten zijn dus nihil en zullen eerder bijdragen aan het habitatgebied dan andersom.

12.3.3 Afbakening Ven-gebieden.

Er zijn geen Ven-gebieden gelegen binnen de afbakening van het RUP of de directe omgeving daarvan.

12.3.4 Natuurgebieden.



De brug die het tracé tussen de Molenstraat en de Oudestraat weer verbindt na het sluiten van de overweg, wordt aangelegd op de rand van het natuurgebied met de landelijke woonzone. Het opzet van het vervangingstracé heeft bij de locatiekeuze zoveel mogelijk rekening gehouden met dit gegeven: vandaar dat de brug tot op de uiterste rand van beide bestemmingszones op het gewestplan werd geschoven. Niettemin is de inname van natuurgebied noodzakelijk. De verhoudingen tussen de ingenomen oppervlaktes en de te ruilen oppervlaktes zijn reeds besproken in hoofdstuk 9.

Toch zal op het terrein en bij de aanleg van de brugconstructie maximaal rekening moeten gehouden worden met de brug. Een groene inkleding van de bruglichamen en –hoofden is een minimale vereiste, zodanig dat deze inkleding als buffer kan werken ten aanzien van het aanliggende natuurgebied.

De aanleg van de ontsluitingsweg voor de woningen in de Nijverheidsstraat en het bedrijventerrein wordt aangelegd op de rand van natuurgebied. Het natuurgebied dat werd aangeduid op het gewestplan betreft een smalle strook tussen het woongebied en de spoorlijn en grenst aan de spoorlijn: djt deel is reeds opgeheven binnen de afbakening van het gewestelijk RUP. De weg die hier wordt ingetekend bevindt zich dus daadwerkelijk op de grens van het natuurgebied en betreft een beperkte inname.

Tevens wordt er natuurgebied ingenomen centraal in het plangebied: dit wordt conform het huidige grondgebruik omgezet naar agrarisch gebied in aansluiting met het bestaande agrarisch gebied.

⁹ Bron: MER Spartacus Lijn 1, Niet-technische samenvatting, punt 1.7.1.1.2 'Natuur', pagina 13.

Besluit 02: De aanleg van een weg met beperkte breedte op de grens van een bestaande spoorlijn met natuurgebied zal niet van die aard zijn dat er impact is op het natuurgebied: in verhouding tot de invloeden veroorzaakt door spoorverkeer zijn de invloeden van de verplaatsingen langsheen deze weg (enkel gegeneerd door de woningen en leveranciers voor het bedrijf – geen personeel, deze parkeren hun wagens aan de zuidzijde van de sporen) te verwaarlozen. Om dit echter alsnog tot een minimum te beperken en ook de invloeden van de spoorweg te minimaliseren wordt er een bufferzone langsheen het volledige traject van de weg ingetekend ter hoogte van het natuurgebied.

De inname van natuurgebied werd reeds besproken in hoofdstuk 9, planologische ruil.

12.3.5 Ramsar-gebieden.

Er is geen ramsargebied aanwezig in het plangebied.

12.3.6 Beschermde duingebieden.

Er zijn geen beschermde duingebieden aanwezig in het plangebied.

12.3.7 Ecologische gebieden volgens bestemmingsplannen.

In het plangebied zijn er geen valleigebieden, brongebieden of agrarische gebieden met ecologisch belang of waarde gelegen volgens het vigerende gewestplan.

Besluit: Voor de discipline 'Fauna en Flora – Biodiversiteit' worden er een aantal maatregelen opgenomen om de biologische waarde van de zone ten noorden van de sporenbundel (kartering 'zeer waardevol') te behouden.
Tevens worden de nodige maatregelen getroffen om de impact van deze ruimtelijke verwezenlijkingen ten aanzien van het aanwezige habitat- en natuurgebied zo beperkt mogelijk te houden.

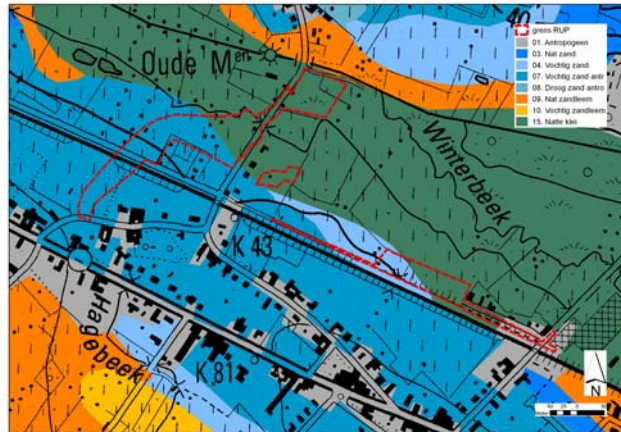
12.4 ENERGIE- EN GRONDSTOFFENVOORRAAD.

Dit RUP richt zich op een verbeterde en veilige verbinding voor lokaal verkeer. Er worden geen nieuwe functies toegevoegd aan de bestaande functies. Daarvoor zal ook slechts een zeer beperkte wijziging van energieverbruik en verbruik van grondstoffen tot stand komen.

Besluit: Voor de discipline "energie- en grondstoffenvoorraden" worden geen significante effecten verwacht.

12.5 BODEM.

12.5.1 Bodemkaart.

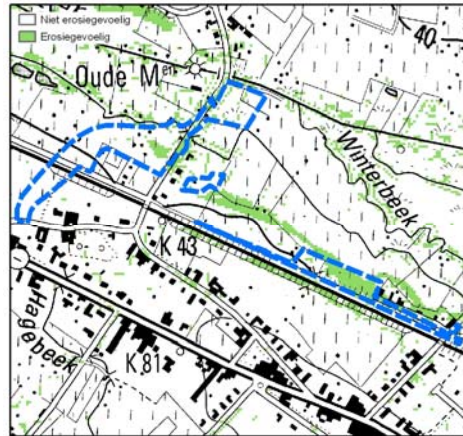


Het plangebied kent twee types gronden: zand en klei. Meer bepaald werden binnen het zandbodem een aantal varianten gekarteerd:

- Natte klei;
- Vochtig zand;
- Vochtig zand antropogeen;
- Antropogeen.

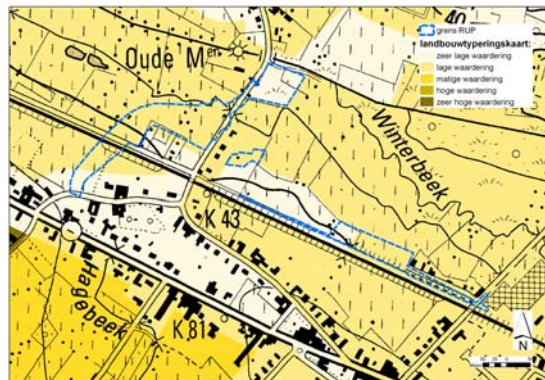
De opmaak van dit RUP beoogt de herinrichting van het lokale wegennet: bij de aanleg van de wegenis wordt uiteraard rekening gehouden met de karakteristieken van de ondergrond.

12.5.2 Erosiegevoeligheid.



Er worden beperkte zones aangeduid als erosiegevoelig. Deze zones zijn niet bepalend bij de opmaak of uitvoering van dit RUP.

12.5.3 Landbouwtyperingskaart.



Er werden twee types kartering toegekend voor wat betreft landbouw:

- zeer lage waardering
- lage waardering.

Deze types kartering zijn verwaarloosbaar voor de opmaak van dit RUP.

Besluit: Er worden geen significante effecten verwacht inzake de discipline "Bodem".

12.6 WATER.

12.6.1 Watertoets.

12.6.1.1 Decreet IWB

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (**decreet IWB**) legt in hoofdstuk III, afdeling I, bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. De watertoets geeft uitvoering aan het principe van de integratie van integraal waterbeleid bij de opmaak van plannen, programma's en vergunningen, waarin wordt gesteld dat er bij eender welk nieuw initiatief geen schadelijk effect mag ontstaan of dat dit schadelijk effect zoveel mogelijk wordt beperkt en indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd. Overeenkomstig het Decreet Integraal Waterbeleid dienen de beslissende overheden te onderzoeken of de betrokken activiteit een schadelijk effect op het watersysteem kan doen ontstaan dat vermijdbaar is.

De watertoets kan, met andere woorden, omschreven worden als het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de mogelijke schadelijke effecten van plannen, programma's of vergunningsbesluiten op het watersysteem. Doel is preventief te werk te gaan door reeds in een vroeg stadium het watersysteem mee te nemen in de afweging.

Een schadelijk effect wordt gedefinieerd als: *"ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit; die effecten omvatten mede effecten op de gezondheid van de mens en de veiligheid van de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen, gelegen buiten overstromingsgebieden, op het duurzaam gebruik van water door de mens, op de fauna, de flora, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap en het onroerend erfgoed, alsmede de samenhang tussen een of meer van deze elementen"*.

Elk nieuw initiatief waarvoor er een vergunning nodig is (een stedenbouwkundige, een milieuvergunning of een andere) en elk plan of programma, moet vóór de goedkeuring aan de watertoets onderworpen worden. Alleen wanneer er in geen geval schadelijke effecten voor water te verwachten zijn, zoals bij een jachtvergunning, dan zegt het gezond verstand dat de watertoets zonder voorwerp is.

Toont de watertoets aan dat het initiatief significante schade kan veroorzaken, dan moet men op zoek naar alternatieven of compenserende maatregelen. De beslissende overheid legt in de eerste plaats voorwaarden op om de schade te vermijden of zoveel mogelijk te beperken. Als dat niet kan, zal de beslissende overheid de maatregelen richten op herstellen van de schade. Voor schade in de categorie "infiltratie van hemelwater" of "ruimte voor water", bestaat een noodoplossing: waar herstel onmogelijk is, kan compensatie eventueel nog een oplossing bieden. Is er - in uitzonderlijke gevallen - geen aanvaardbaar alternatief of remedie mogelijk, dan zit er niets anders op dan de vergunning of de goedkeuring voor het plan of programma te weigeren.

Sedert 1 Maart 2012 is het besluit van de Vlaamse regering d.d. 14 oktober 2011 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 in werking getreden. In dit besluit werden nadere regels opgenomen voor de toepassing van de watertoets, werden de te raadplegen adviesinstanties aangeduid en werden nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets opgenomen.

12.6.2 Waterparagraaf.

Voor het plangebied werd **het watertoetsinstrument** op www.watertoets.be doorlopen. Dit instrument stelt ons in staat te onderzoeken of een project de watertoets doorstaat, dan wel of er zich mogelijk schadelijke effecten kunnen voordoen en een advies van de waterbeheerders aangewezen is. Het watertoetsinstrument werd gekoppeld aan het watertoets geoloket voor het raadplegen van de overeenkomstige watertoetskaarten. Het geoloket, ontwikkeld door het AGIV (www.gisvlaanderen.be), is op dit ogenblik nog in ontwikkeling. Het

is dus mogelijk dat bepaalde watertoetskaarten nog niet correct getoond worden. De uitvoering van deze watertoets gebeurde dan ook op basis van de (project)gegevens zoals deze tot op heden beschikbaar zijn.

De verschillende watertoetskaarten zijn ter informatie weergegeven in de volgende paragraaf. Hieronder worden de belangrijkste vaststellingen en conclusies voor het plangebied weergegeven.

Richtlijn gewijzigd overstromingsregime

Het plangebied ligt nabij de Demer: de rivier ligt ten noorden van de afbakening van dit RUP. Langs de rivier wordt het gebied gekarteerd als NOG, overstroombaar vanuit waterloop.

Een positieve uitspraak over de vergunningsaanvraag is mogelijk indien de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater wordt nageleefd. Binnen de voorschriften wordt bepaald dat het hemelwater binnen het plangebied opgevangen dient te worden. Onder deze voorwaarden is het ontwerp verenigbaar met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid.

Gewijzigde grondwaterstromingspatroon

Gezien in de voorschriften wordt opgenomen dat de "gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater" van toepassing is, waarbij getracht wordt om geen bijkomend afvoerdebiet te laten ontstaan door het omzetten van onverharde oppervlakte in verharde ondoordringbare oppervlakten door middel van het voorzien van de nodige ruimte voor waterinfiltratie en/of waterberging, kan gesteld worden dat de afstromingshoeveelheid slechts beperkt zal wijzigen.

Gewijzigde infiltratie naar het grondwater

Het plangebied wordt deels gekarteerd als zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1), betreffende een strook langs de Demer, en het overgrote deel wordt als weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3) aangeduid.

Dat wil zeggen dat er bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning moet nagegaan worden wat de dimensies van de ondergrondse constructies zijn. Indien deze dieper dan 5.00 m gelegen zijn en een horizontale lengte van meer dan 100 m hebben, dient advies ingewonnen te worden.

Buffering en infiltratie van water

Het projectgebied is deels gelegen in infiltratiegevoelig gebied (Demerbekken).

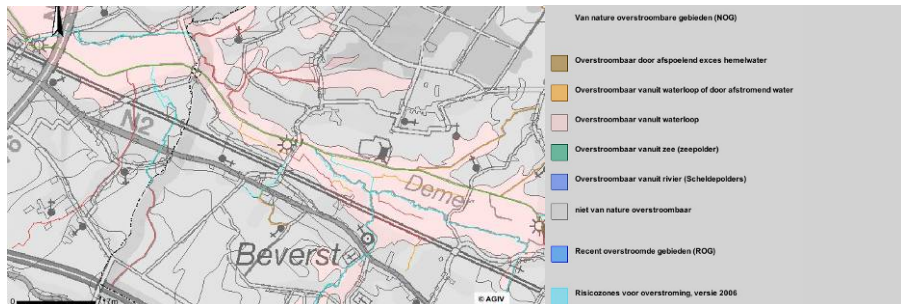
Zoals reeds gesteld bij de gewijzigde afstromingshoeveelheid, is er een groot aandeel bijkomende oppervlakte verharding en bebouwing in het plangebied en zal er dus advies moeten ingewonnen worden bij de bevoegde instanties.

Conclusie

- Gezien de kartering als NOG;
- gezien een toename van de verharde oppervlakte;
- gezien de ligging grotendeels in een weinig en beperkt in een zeer gevoelig gebied wat betreft grondwaterstromingsgevoeligheid;
- gezien de richtlijnen van de "gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater" in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen zijn;

kan gesteld worden dat er **beperkte schadelijke effecten ten aanzien van het verlies van waterbergend vermogen** zullen zijn. Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning dient echter toch het advies van de bevoegde instanties aangevraagd te worden.

12.6.3 Watertoetskaarten.



12.6.3.1 Risicozones voor overstromingen.

NOG: van Nature Overstroombare Gebieden

De van nature overstroombare gronden zijn afgebakend op basis van de bestaande digitale bodemkaart. Daaruit kan worden afgeleid op welke gronden er zich in het verleden sedimenten hebben afgezet als gevolg van overstromingen.

We spreken hier van een indicatie vermits deze kaart niet noodzakelijk het actueel overstromingsrisico weergeeft.



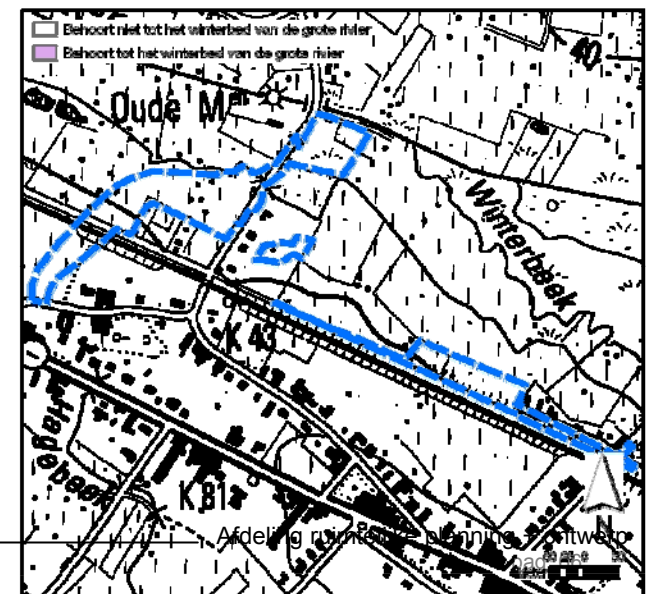
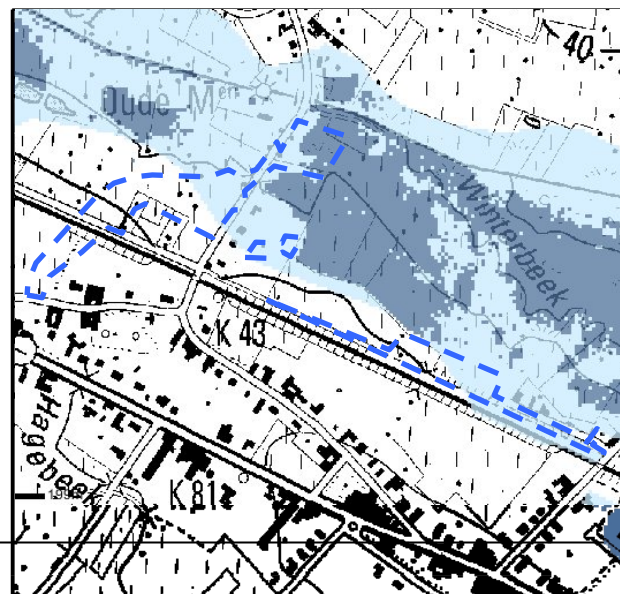
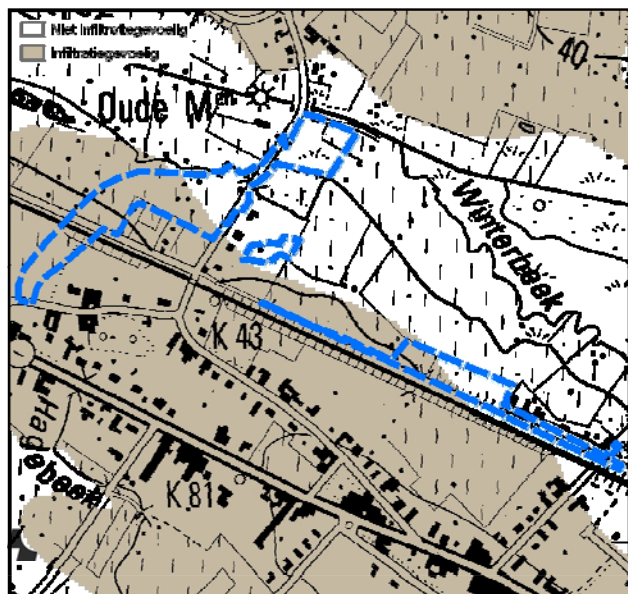
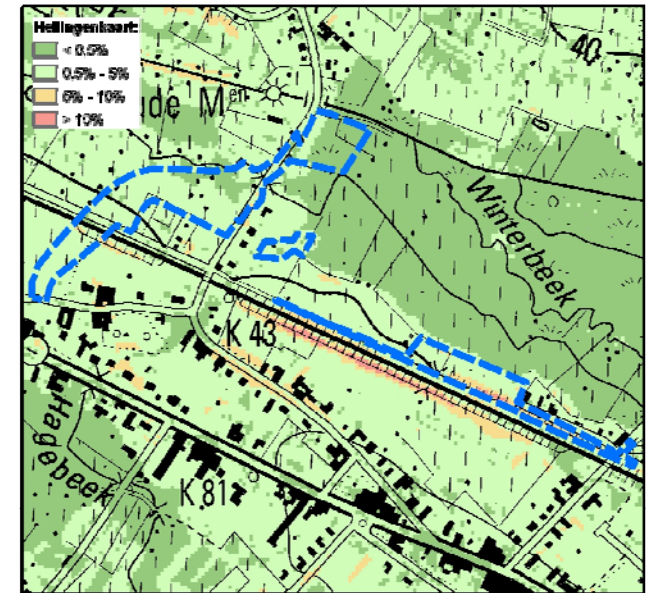
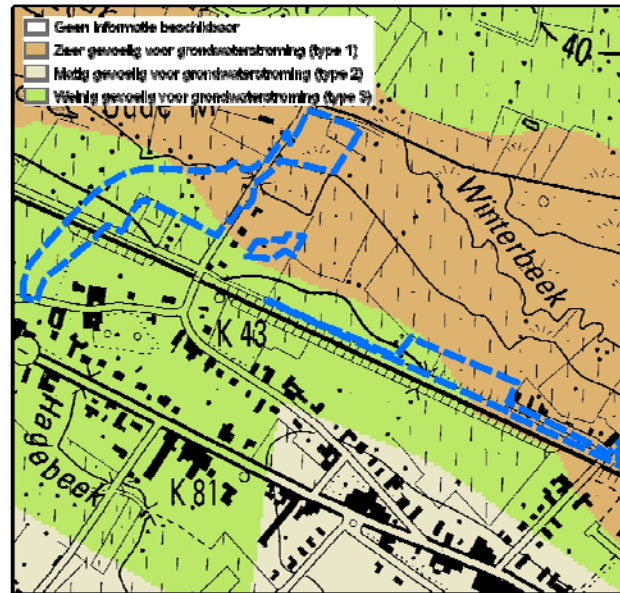
ROG: Recent Overstroomde Gebieden

De ROG-kaart is een weergave van de gekende overstromingen die zich daadwerkelijk hebben voorgedaan in de periode 1988-2003. De ROG-kaart dient te worden beschouwd als een degelijke indicatie van de omvang van de overstromingsproblematiek in een bepaalde zone.



Risicozone: Op basis van de Hydrografische atlas 2003 (NOG, ROG en MOG-gemodelleerde overstroomde gebieden) en de topografische kaart zijn door de afdeling Water (AMINAL) de risicozones voor overstroming aangeduid. In het decreet worden risicozones omschreven als plaatsen die aan terugkerende en belangrijke overstromingen blootgesteld werden of kunnen worden. Deze risicozones zijn eerder indicatief, waardoor de grenzen niet als een scherpe lokale grens beschouwd mogen worden en dus niet bruikbaar zijn tot op perceelsniveau. In het voorliggend stadium zijn de risicozones, die enkel de overstromingskansen op basis van de huidige toestand beschrijven, te onvolledig om een vergunningsbeleid op te baseren.

Besluit 01: Het plangebied is voor het gedeelte dat langs de Demer ligt gelegen in een vanuit de waterloop overstroombaar gebied. Deze zone langsheen de Demer werd eveneens als recent overstroombaar gebied (ROG) aangeduid, als ook als risicozone. Dit is vooral belangrijk voor de aanleg van de keerlus: de keerlus zal aangelegd worden in een recent overstromde en dus eveneens risicovolle zone.



12.6.3.2 Grondwaterstromingsgevoelige bodems.

Het gebied is deels aangeduid als weinig gevoelig voor grondwaterstromingen (type 3). Langsheen de Molenstraat zijn er een aantal zones aangeduid als zeer gevoelig voor grondwaterstromingen (type 1), alsook langsheen Kraailingenveld.

12.6.3.3 Hellingenkaart.

Het plangebied is vrij vlak gelegen met hellingspercentages tot 0,5%.
Ter hoogte van de kruising Molenstraat-Demer werden er percentages kleiner dan 0.5% aangeduid.

12.6.3.4 Infiltratiegevoelige bodems.

Delen van het plangebied, ter hoogte van de brug en de ontsluitingsweg in het verlengde van Kraailingenveld zijn aangeduid als infiltratiegevoelig.

12.6.3.5 Overstromingsgevoelige gebieden 2011.

Het plangebied wordt deels ingekleurd als mogelijk overstromingsgevoelig: Het betreft meer bepaald het deel van het plangebied dat gelegen is in het valleigebied van de Demer, de Winterbeek en de Stationsbeek. Van het volledig plangebied is enkel het uiterst noordelijk deel van het gebied dat gelegen is nabij de Demer effectief overstromingsgevoelig¹⁰.

12.6.3.6 Winterbeddingskaart.

Er is geen winterbedding in het plangebied gelegen.

Besluit 02: De aanduidingen volgens de watertoetskaarten duiden vooral op het gebied langs heen de Demer. Deze zone langs de rivier wordt aangeduid als zeer gevoelig voor grondwaterstroming, effectief overstromingsgevoelig, infiltratiegevoelig en licht hellend. Daar waar deze zone bepalend is voor het plangebied moet er aandacht besteed worden aan deze bepalingen.

De grondwaterstroming in relatie tot de bouw van een brug heeft vooral implicaties voor de aan te brengen fundering van de brug: door te opteren voor een massieve, slanke fundering worden de grondwaterstromingen minimaal belast of verstoord. Funderingen in de vorm van grindpalen zijn uitgesloten. De hoge grondwaterstromingsgevoeligheid aan de overzijde van de Molenstraat zijn verwaarloosbaar aangezien het hier om de omzetting van agrarisch gebied naar natuurgebied gaat en hier geen bebouwde constructies vergunbaar zijn.

De effectieve overstromingsgevoeligheid is verwaarloosbaar. In dit natuurgebied zullen er geen constructies toegelaten worden¹¹.

¹⁰ Tekst uit de oorspronkelijke screeningsnota werd aangepast.

¹¹ Tekst uit de oorspronkelijke screeningsnota werd aangepast.

12.7 LUCHT EN KLIMATOLOGISCHE FACTOREN.

Het gaat hier om een herziening van de bestaande toestand, waarbij een bestaand tracé wordt omgelegd via de brug. Aangezien er geen bijkomend verkeer wordt gegenereerd heeft dit geen invloed op de lucht of het klimaat.

Besluit: Uit bovenstaande elementen valt af te leiden dat er geen significante effecten te verwachten zijn voor de discipline "Lucht en Klimatologische factoren".

12.8 LICHT, WARMTE EN STRALINGEN.

Een weg vraagt om verlichting. Het verleggen van het traject van de Molenstraat naar een brug over de spoorlijnen vraagt uiteraard ook om verlichting: deze verlichting kan hinderlijk zijn voor de woningen die in de oksel van de brug gebouwd zijn. Om deze hinder tot een minimum te beperken wordt de brug omringd door een groenstructuur met voldoende omvang en hoogte. De impact van de verlichting kan op die manier 'gebufferd' worden.

Het aspect 'warmte en stralingen' is niet van toepassing voor dit RUP.

Besluit: Er worden geen significante effecten verwacht voor de discipline "Licht, Warmte en Stralingen".

12.9 LANDSCHAP EN CULTUREEL ERFGOED.

Zie kaart 3: "Bestaande juridische toestand: Landschapsatlas".

12.9.1 Onroerend Erfgoed.

In de nabijheid van het plangebied ligt het beschermd landschap: Kasteel van Schoonbeek met park. In de directe nabijheid van het plangebied zijn een aantal hoeses aangeduid als bouwkundig erfgoed.

12.9.2 Landschap: aanwezigheid ankerplaatsen en relictzones.

Relictzone: Beverst-Spurk

Puntrelict: Nieuwbeekmolen

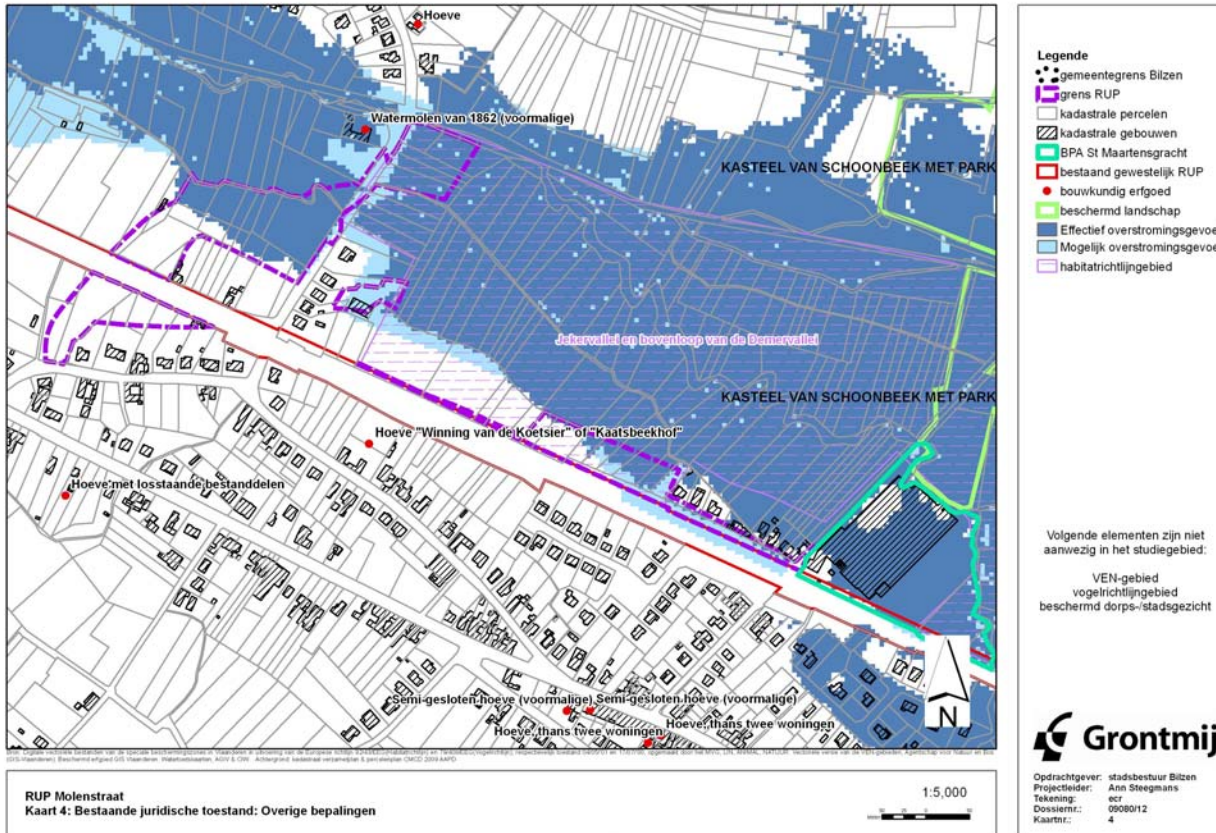
Niet van toepassing: ankerplaatsen, lijnrelicten.

Besluit: De afbakening van het RUP is in zijn geheel gelegen in de relictzone 'Beverst-Spurk'. Het plan-MER dat werd opgemaakt voor het Spartacusplan, meer bepaald lijn 1, vermeldt dat er zich op deze plaats een direct verlies van archeologisch erfgoed kan voordoen.¹²

12.9.3 Aanvulling naar aanleiding van het screeningsadvies: discipline landschap.

¹² Zie Bijlage 1.

12.9.3.1 Landschap en cultureel erfgoed.

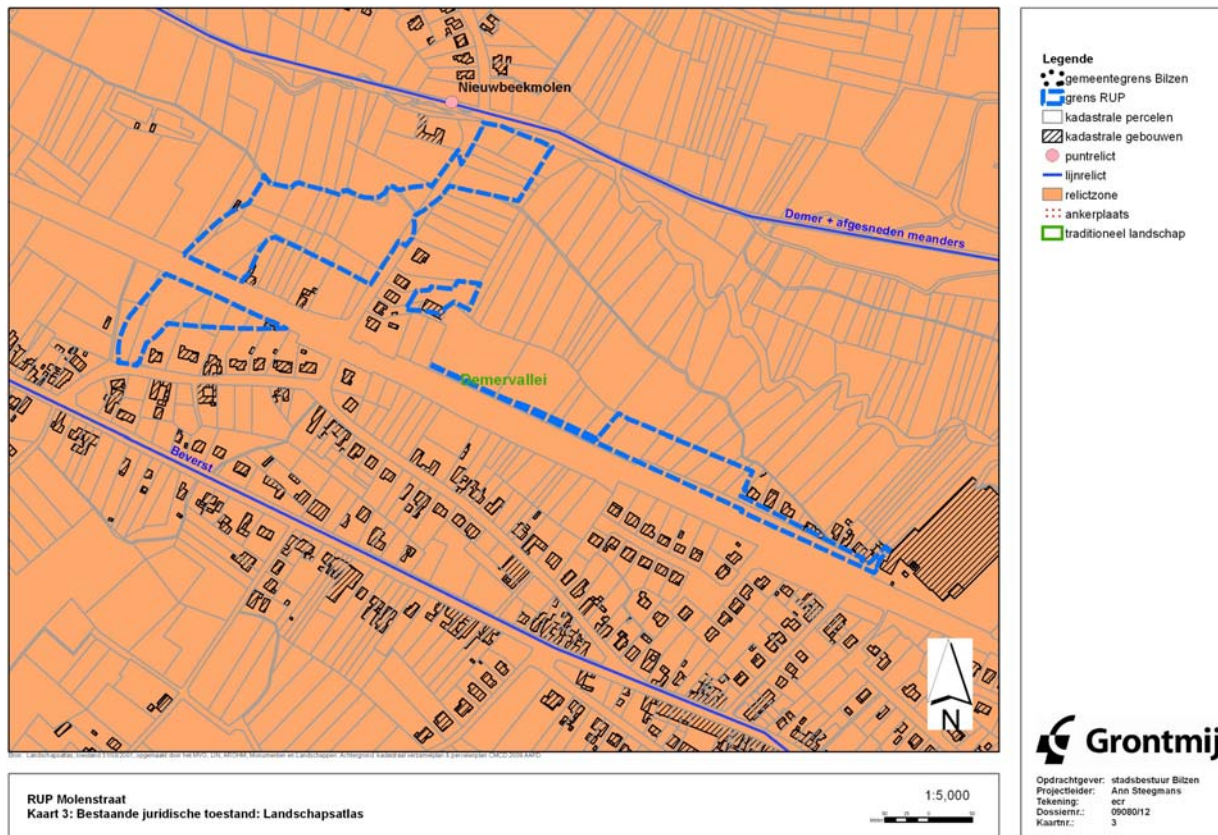


In de nabijheid van het plangebied ligt het beschermd landschap: Kasteel van Schoonbeek met park. In de directe nabijheid van het plangebied zijn een aantal hoeses aangeduid als bouwkundig erfgoed.

Bouwkundig Erfgoed.

In de directe omgeving van het plangebied zijn er een aantal hoeves aangeduid als bouwkundig erfgoed, alsook de watermolen. Binnen de contour van dit ruimtelijk uitvoeringsplan worden er geen activiteiten of constructies voorzien die enige effecten hebben voor deze aanduidingen.

Landschap: aanwezigheid ankerplaatsen en relictzones.



Puntrelict: Nieuwbeekmolen
Niet van toepassing: ankerplaatsen, lijnrelicten.

Het plangebied is in zijn geheel gelegen binnen de relictzone Beverst-Spurk. Voor dit deel van het plangebied ten oosten van de Molenstraat zijn er weinig effecten te verwachten ten aanzien van de relictzone voor wat betreft de percelen ten noorden van de ontsluitingsweg. Deze percelen worden conform hun huidige gebruik en toestand bestemd nl. naar natuurgebied en buffergebied. Hetzelfde geldt voor de zone tussen de landelijke woonzone op het gewestplan en de Nijverheidsstraat (aangeduid als zone voor wegenis): deze wordt bestemd in haar huidige toestand, aansluitend op de reeds bestaande woonzone. Voor wat de uitbreiding van wegenis ten aanzien van de bestaande toestand betreft, zijn er een aantal effecten te verwachten, met in het bijzonder een mogelijk verlies van archeologisch erfgoed.

Het plan-MER dat werd opgemaakt voor het Spartacusplan, meer bepaald lijn 1, maakte destijds al melding van het gegeven dat er zich op deze plaats een direct verlies van archeologisch erfgoed kan voordoen.

Voor het deel van het plangebied ten westen van de Molenstraat dat voorzien in aanleg van een brug, zullen er tevens constructies ten behoeve van fundering en stabiliteit in de ondergrond voorzien worden. Ook voor de realisatie van de randparking kunnen er negatieve effecten ten aanzien van de relictzone verwacht worden.

De doelen die bewerkstelligd worden binnen dit ruimtelijk uitvoeringsplan zullen geen bijzondere effecten hebben ten aanzien van de Demer als lijnrelict. Daar waar delen van het plangebied grenzen aan de Demer, worden er gronden met een agrarische bestemming op het gewestplan, omgezet naar een natuurgebied. Dit heeft positieve effecten op de Demer en haar waterkwaliteit aangezien mogelijke nadelige invloeden van landbouwactiviteiten in haar directe omgeving worden uitgesloten.

Voor wat betreft het lijnrelict Beverst als ontsluitingsweg zijn er geen nadelige effecten ten gevolge van dit plan te verwachten.

De Nieuwbeekmolen is aangeduid als puntrelict. De delen van het plangebied die zich in de directe omgeving van dit puntrelict bevinden, betreffen enerzijds een omzetting van agrarisch gebied naar natuurgebied, dus een zachte bestemming. Deze invulling heeft geen bijzondere effecten op het aanwezige puntrelict.

De bruginfrastructuur die ten zuiden van de Nieuwbeekmolen gepland wordt, wordt dermate gebufferd ten aanzien van het aangrenzende landschap en dus ook de Nieuwbeekmolen, dat er geen nadelige effecten te verwachten zijn. De buffer rond de brug en haar brughoofden betreft hier breedtes van 5.00m tot 20.00m en meer en zal door haar continu en groen karakter voor een degelijke afscheiding zorgen.

SYNTHESE

Het plangebied en de nabije omgeving vertonen geen relevante bijzondere kwetsbaarheden die mogelijk onderhevig kunnen zijn aan aanzienlijke milieu-effecten. Een verdere disciplinegewijze uitwerking heeft bijgevolg geen toegevoegde waarde.

Wel komen uit deze scoping een aantal aandachtspunten naar voor om mee te nemen bij de verdere uitwerking van het RUP 'Molenstraat', in het bijzonder voor de discipline "Landschap en Cultureel Erfgoed":

- Er wordt een archeologisch vooronderzoek gesuggereerd voor die zones waar harde bestemmingen ter ontsluiting worden voorzien;
- In de voorschriften wordt er voldoende nadruk gelegd op het massief en continu karakter van de buffer om zo de vrijwaring van het landschap ten aanzien van de Nieuwbeekmolen te garanderen.

Besluit: Er zijn geen significante effecten te verwachten voor de discipline "Landschap en Cultureel Erfgoed".

12.10 MOBILITEIT.

De opmaak van dit RUP heeft tot doel een verbetering van mobiliteit tot stand te brengen, zowel voor wat betreft het lokale verkeer als het openbare vervoer. De aanleg van de lijn voor de Spartacus sneltram heeft verstrekkende gevolgen voor haar omgeving. Het ontwerp en de aanleg van de sneltramlijn hebben geleid tot een specifieke visie op de mobiliteit en haar impact op de omgeving. Deze visie leidde onder andere tot de beslissing om bepaalde overwegen te sluiten ten einde een betere veiligheid tot stand te brengen. Echter, men wenst wel de verbinding tussen Beverst en Schoonbeek te behouden. Door de sluitingen worden echter lokale verbindingswegen geknipt die de kernen aan beide zijden van de spoorlijn verbinden. De sluiting van de overweg in de Molenstraat is er zo één van.

Ter herstel van deze verbinding wordt er een brug aangelegd die de Molenstraat op een veilige, vlotte en consequente manier met de Oudestraat verbindt, zonder daarbij het tracé van de sneltram of treinen rechtstreeks te kruisen. Het realiseren van een kruispunt op twee niveaus, zijnde de sporen en de brug, brengt een verhoogde verkeersveiligheid met zich mee waarbij er een vlottere verbinding is, zonder wachttijden aan de overwegen.

De aanleg van de brug heeft absoluut geen verkeersgenererend doel en is louter een alternatief voor de huidige verbindingsweg voor lokaal verkeer. De brug zal in theorie slechts een klein aantal meer bewegingen tellen dan de huidige aantallen in de Molenstraat: dit komt omdat de parallelweg aan de spoorwegen in het verlengde van Kraailingenveld en het bedrijf tevens langs dit traject zullen ontsloten worden.

Immers, niet enkel de overweg in de Molenstraat wordt gesloten, ook deze in de Nijverheidsstraat wordt geknipt. Deze overweg dient slechts tot de ontsluiting van een tiental woningen en het daar gelegen lokaal bedrijventerrein. Hier bevindt zich slechts één bedrijf.

Dit bedrijf, DW Plastics, telt een vijftigtal werknemers. Deze parkeren zich momenteel op de verharde berm van de spoorlijn. Na het knippen van de overweg zal er een parking ten zuiden van de spoorlijnen worden aangelegd en zullen de werknemers van het bedrijf daar parkeren en toegang krijgen tot het bedrijf via een ondergrondse tunnel die de sporen kruist. Het personeel bereikt het bedrijf dus nog steeds via een verbinding met de Nijverheidstraat.

Wel zullen de toeleveranciers van het bedrijf en in het algemeen het vrachtverkeer, worden omgeleid via de Molenstraat en zullen deze eveneens de brug gebruiken om zich naar de N2 te begeven. DW Plastics gaf aan dat het dagelijks om een achttal vrachtwagens gaat: deze komen laden en lossen bij het bedrijf. Deze vrachtwagens krijgen via een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg parallel met de sporen via de Molenstraat aansluiting met het bedrijf. Bijkomend zal er een keerlus worden aangelegd aansluitend op deze parallelweg, net voor de zone voor landelijk wonen.

Besluit: De effecten die te verwachten zijn inzake de discipline mobiliteit worden gekaderd door een accurate benadering van de landschappelijke inpassing, zijnde buffers, groenaanleg, groenstructuren, ...

De keerlus die ondersteunend werkt voor de bereikbaarheid en de ontsluiting van de Nijverheidsstraat zal worden aangelegd net ten westen van de woningen in Kraailingenveld. Dit impliceert de aanleg van de lus in natuurgebied. Om dit landschappelijk te kaderen zal de lus over een aanzienlijke breedte gebufferd moeten worden ten aanzien van dit gebied. Ten einde het gebruik ervan te stimuleren en het zicht te verduidelijken dient dit keerpunt te worden aangelegd in asfalt. Indien de impact van zo een keerlus te groot blijkt, kan er zoek gegaan worden naar alternatieven. De mogelijkheid tot keren is echter noodzakelijk om de ontsluiting van het gebied te garanderen voor zwaarder verkeer ten gevolge van het bedrijf, maar ook van de woningen, bijvoorbeeld brandstofleveranciers, verhuishagens, ...

Alternatieve inrichtingen die dit moeten mogelijk maken zijn bijvoorbeeld T-keerpunten. Een T-keerpunt zou kunnen aangelegd worden net achter de woonzone en betreft een gelijkaardige diepte als de aanleg van een keerlus, maar met een beperktere breedte. De landschappelijke inkleding van dit keerpunt blijft tevens een essentiële randvoorwaarde.

Het verplaatsen van de keermogelijkheid uit het natuurgebied, naar de in het oosten gelegen landbouwzone is tevens een theoretische mogelijkheid om inname van het natuurgebied te vermijden maar het keren zou nog steeds gebeuren in habitatgebied. Dit heeft bijkomend een aantal gevolgen voor de bruikbaarheid van het keerpunt (verder gelegen van de bedrijvenszone), de woonkwaliteit (achteruitrijdende vrachtwagens, wachtende vrachtwagens, onduidelijkheid bij de chauffeurs, ...) en voor de inname van gronden. Er zullen gronden moeten worden ingenomen in agrarisch gebied die heden gebruikt worden door een actieve tuinbouwer.

12.11 GELUID.

Geluid dat voort vloeit uit de ontwikkelingen die in onderhavig RUP behandeld moeten in de juiste context geplaatst worden: het RUP is gelegen nabij een traject voor trein- en tramverkeer. Geluid ten gevolge van nieuwe ingrepen is zelden storend wanneer het tegen een verstoring van geluid ten gevolge van een passerende trein wordt geplaatst. De bestaande faciliteiten die grenzen aan de afbakening van dit RUP zijn bepalend voor het aspect 'geluid', maar vormen geen onderdeel van dit plan.

In het plangebied van het RUP kunnen geen activiteiten ontwikkeld worden die geluidshinder of –overlast met zich meebrengen. Het geluid gegenereerd door het verkeer is verwaarloosbaar aangezien er geen bijkomende verkeersbewegingen verwacht worden. Geluidsindringing ten gevolge van de vrachtwagens (8) die zich van of naar het bedrijf begeven zal uiteraard licht wijzigen aangezien de vrachtwagens zich vanaf nu voor de woningen door begeven en zij zich zullen stationeren hier. Deze toename wordt niet als hinderlijk aanschouwd.

De beperkte bewegingen langsheen de parallelweg hebben geen bepalende invloed op de geluidsindringing die reeds veroorzaakt wordt door de treinen. De aanleg van de keerlus voor vrachtwagens brengt wel een gewijzigde graad van indringing met zich mee voor de zone voor natuur die zich hier bevindt. De afmetingen van de keerlus hebben een groter effect op geluidsindringing voor de nabij gelegen fauna en flora dan de parallelweg met de sporen.

Door het afschaffen van de huidige gelijkgrondse spoorwegoverwegen zal er daarentegen geen storend geluid meer zijn van spoorbellen die een passerende trein aankondigen. Dit is een verbetering van de huidige toestand.

Besluit: Er zijn geen significante effecten te verwachten voor de omwonenden inzake de discipline "geluid". Er dient wel een verhoogde aandacht uit te gaan naar de keerlus die zal aangelegd worden: deze dient op voldoende wijze gebufferd te worden ten aanzien van het achtergelegen groengebied. Daarenboven moet zij nauwkeurig afgebakend worden zodat er een minimum aan ruimte wordt ingenomen: de afbakening zal gebaseerd worden op de minimale draaicirkel voor vrachtwagens.

12.12 SYNTHESE.

Het plangebied en de nabije omgeving vertonen geen relevante bijzondere kwetsbaarheden die mogelijk onderhevig kunnen zijn aan aanzienlijke milieu-effecten. Een verdere disciplinegebonden uitwerking heeft bijgevolg geen toegevoegde waarde.

Wel komen uit deze scoping een aantal aandachtspunten naar voor om mee te nemen bij de verdere uitwerking van het RUP 'Molenstraat':

- De afbakening van het RUP wordt correct bepaald en de oppervlakte van het RUP geminimaliseerd ten einde de archeologische verliezen in dit gebied te minimaliseren;
- De inname van ruimte benodigd voor de aanleg van een keervoorziening wordt tot een minimum beperkt;
- In de stedenbouwkundige voorschriften de nodige maatregelen en voorzieningen opnemen die de biologische waarde van het natuurgebied onderhouden;
- In de stedenbouwkundige voorschriften de ligging van het plangebied in habitatgebied opnemen en daartoe de nodige maatregelen treffen;
- In de stedenbouwkundige voorschriften de inname van natuurgebied in rekening brengen;
- In de stedenbouwkundige voorschriften opnemen dat er slechts een beperkt oppervlakte aan verharding mag worden gerealiseerd: dit om de infiltratiegevoeligheid van het gebied niet in het gedrang te brengen;
- In de stedenbouwkundige voorschriften de grondwaterstromingsgevoeligheid in rekening brengen door een beperking op te leggen aan ondergrondse realisaties.
- In de stedenbouwkundige voorschriften wordt de landschappelijke inpassing van de brug en de keervoorziening nauwkeurig vastgelegd.

12.13 CONCLUSIE.

Voor de activiteiten die binnen het planologisch kader van het RUP "Molenstraat" zullen kunnen gerealiseerd worden is er van rechtswege geen planMER-plicht¹³.

Er zijn ook geen aanzienlijke milieu-effecten te verwachten want:

- De impact van de herstructurering van het lokale wegennet en de realisatie van een aantal complementaire functies die in dit planologisch kader kunnen worden gerealiseerd hebben geen potentiële significante impact op de milieu-effecten;
- Er zijn geen beschermingen in het plangebied of in de nabijheid aanwezig die bijzondere aandacht vergen, m.u.v. de relictzone 'Spurk-Beverst'. Met betrekking tot deze bescherming worden er in de afbakening van het RUP expliciet bepalingen opgelegd naar de in te nemen ruimte;
- De impact van het RUP liggend op de grens van habitat- en natuurgebied worden door ruimtelijke inrichtingsvoorwaarden tot een minimum beperkt.
- Er zijn geen bijzondere kwetsbaarheden die de te verwachten milieu-impact zwaarder zullen doen doorwegen.

Er dient bijgevolg geen planMER opgemaakt te worden voor het RUP "Molenstraat" te Bilzen.

¹³ Voor het RUP aangaande de aanleg van lijn 1 van het Spartacusplan tussen Hasselt en Maastricht werd reeds een planMER opgemaakt dat de impact en de effecten van het RUP en haar aanliggende faciliteiten kadert.

12.14 VERWERKING MER-SCREENING .

De dienst MER heeft bij brief van 1 maart 2012 het volgende laten weten:

- Er wordt voldoende invulling gegeven aan de opmerkingen en/of er wordt een voldoende motivering gegeven voor het niet volgen van de opmerkingen van de verschillende adviesinstanties;
- Het voorgenomen plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke milieueffecten.

Bijgevolg is de opmaak van een planMER niet nodig.

Na de plenaire vergadering werd het plangebied uitgebreid ten zuiden van de spoorlijn, ter hoogte van de aansluiting tussen de brug en de Oudestraat. Deze uitbreiding van het plangebied werd bijkomend gescreend in een aanvullende nota. De dienst MER heeft bij brief van 23 juli 2012 het volgende laten weten:

- Het voorgenomen plan (i.e. bijkomende inkleuring van een aantal percelen als "zone voor tuinen") geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen.

Bijgevolg is de opmaak van een planMER niet nodig.

12.14.1 Samenvatting van de adviezen.

Deze samenvatting bevat:

- Een lijst van de aangeschreven adviesinstanties;
- Een samenvatting van de ontvangen adviezen;
- Een voorstel tot verwerking van de ontvangen advies binnen het verdere planproces.

12.14.1.1 Geraadpleegde adviesinstanties.

- Agentschap Natuur en Bos;
- De Lijn;
- Departement MOW;
- Duurzame landbouwontwikkeling;
- Provincie Limburg, dienst planning en beleid;
- Ruimte en erfgoed;
- Ruimte en erfgoed, onroerend erfgoed;
- VMM.

Eerste raadpleging dienst BGP: 07 september 2010 – Contactpersoon Mevr. Melanie Franck.

Adviesronde instanties: Datum van verzending: 24 augustus 2011

- **Agentschap Natuur en Bos.**

Ontvangst advies: 4 oktober 2011

Herinnering: maandag 26 september 2011

Herinnering: maandag 03 oktober 2011

Advies.

De screening wordt gunstig geadviseerd.

Opmerkingen.

De site is niet gelegen binnen de afbakeningen van een Speciale Beschermingszone.

In het vooraf opgemaakte plan MER (mei 2008) werd de impact als beperkt aanschouwd. Er is geen passende beoordeling vereist.

Verwerking.

N.v.t.

- **De Lijn.**

Ontvangst advies: 01 september 2011

Advies.

De screening wordt gunstig geadviseerd.

Opmerkingen.

/

Verwerking.

N.v.t.

- Departement MOW

Ontvangst advies: 26 september 2011

Herinnering: maandag 26 september 2011

Advies.

Het departement onderschrijft de resultaten van de screeningsnota.

Opmerkingen.

/.

Verwerking.

/.

- **Duurzame landbouwontwikkeling.**

Ontvangst advies: 27 september 2011

Herinnering: maandag 26 september 2011

Advies.

De afdeling duurzame landbouwontwikkeling geeft een voorwaardelijk gunstig advies.

Opmerkingen.

'ha' en 'are' worden vaak naast elkaar gebruikt en soms gewisseld: dit zorgt voor fout weergegeven oppervlakten. Het is wenselijker om met 1 grootte-eenheid te werken.

Het is niet duidelijk of de eigenaars van de percelen 266r en 268e ook de gebruikers zijn van de percelen. Indien dit niet het geval is, is overleg en overeenkomst met hen ook noodzakelijk.

Discipline water.

De Afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling wenst aan te geven dat voldoende maatregelen moeten genomen worden om bijkomende wateroverlast naar aanleiding van extra verharding binnen het plangebied op te vangen en niet af te wentelen op het naastliggend agrarisch gebied.

Discipline mens.

De Afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling stelt vast dat binnen de discipline mens-ruimtelijke ordening van de screening enkele aspecten niet opgenomen zijn en dus worden er hiervoor geen milderende maatregelen voorzien. Er moet zowel voor de eigenaar als voor de gebruiker (indien deze niet gelijk is aan de eigenaar) van de landbouwgebruikerspercelen een billijke vergoeding voorzien worden.

Bijkomende bemerking:

Door de realisatie van voorgenomen plan wordt er in totaal 0.6ha Herbevestigd Agrarisch Gebied ingenomen. Hiervan wordt slechts een beperkte oppervlakte (0.2ha) gecompenseerd. Er dien(t)/(en) bijgevolg nog een compensatiegebied gevonden te worden.

Als mogelijk compensatiegebied heeft de Afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling volgend voorstel:

Op basis van de landbouwgegevens uit de verzamelaanvraag komt er te Bilzen ten zuiden van de Kuilenstraat een grotere oppervlakte zonevremde landbouwactiviteit voor. Concreet betreffen dit grotendeels de huiskavel van een modern melkveebedrijf, dat gevestigd is langs de Kuilenstraat. De herbesteding van deze huiskavel betekent landbouwkundig een veel belangrijkere en structurele meerwaarde. De oppervlakte is ook veel groter dan het ingenomen agrarisch gebied van het voorliggend plan.

Deze ruimere herbesteding van natuurgebied naar agrarisch gebied kan een ruimtelijke oplossing bieden voor de langere termijn en ook de compensatie worden in toekomstige RUP's waarbij nog Herbevestigd Agrarisch Gebied wordt ingenomen. Op deze manier kan ook het getroffen HAG dat in kader van het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Bilzen', recent werd herbestedd naar woongebied, gecompenseerd worden.

Verwerking.

Er zal één grootte-eenheid gehanteerd worden.

Er zal nagegaan worden of de eigenaars van de percelen 266r en 268e ook de gebruikers van desbetreffende percelen zijn.

Naar aanleiding van de opmerkingen betreffende de disciplines mens en water worden toelichtingen toegevoegd aan de screeningsnota.

De voorgestelde compensatie wordt bekeken.

Zie bijlage: toelichting advies Afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling.

• Provincie Limburg, dienst planning en beleid.

Ontvangst advies: 29 september 2011

Herinnering: maandag 26 september 2011

Advies.

De screeningsnota wordt getoetst aan het RSV, het RSPL en het GRS Bilzen. Er zijn geen opmerkingen.

Opmerkingen.

Principes inzake duurzaamheid moeten doorvertaald worden naar het RUP.

Verwerking.

Onderstaande toetsing zal worden toegevoegd aan de planningscontext van het RUP.

Volgens het RSV is Bilzen geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau van niveau 3c en als economisch knooppunt in het economisch netwerk van het Albertkanaal.

In het RSPL maakt Bilzen in hoofdzaak deel uit van de hoofdruimte "Haspengouw en Voeren". Het plangebied behoort tot de deelruimte "Herk en Gete".

De provincie selecteert Bilzen als hoofddorp.

Bilzen moet zijn ruimtelijke herkenbaarheid en zijn autonome stedelijke positie ten opzichte van het ommeland behouden en versterken. De niet-kernondersteunende groeitrends kunnen worden ingeperkt door aanwezige infrastructurele en natuurlijke grenzen als groeigrenzen voor het stedelijk gebied te laten fungeren zoals bijvoorbeeld de omleidingsweg, de spoorweg, het reliëf van de Demervallei, de heuvelrug en de landschappelijke en agrarisch waardevolle open ruimten. Aangezien de natuur nauwelijks juridische bescherming geniet, is het vooral in het noorden wenselijk de open ruimte te versterken en te bundelen in open ruimte verbindingen die het stedelijk gebied zullen afbakenen.

In het RSPL wordt de verbinding Bilzen-Maastricht (niet-gebruikte spoorwegbedding) als gewenste of op te waarderen lijn van niveau B vermeld.

Op bovenprovinciaal niveau wordt de verbinding Hasselt-Maastricht opgenomen als wenselijke interstedelijke openbare vervoerslijn. Bij het opnieuw in gebruik nemen van deze lijnen wordt wel aandacht gevraagd voor het zoveel mogelijk wegwerken van de negatieve effecten op de leefbaarheid en de woonkwaliteit.

Enkele nieuwe ontwikkelingen betreffende het openbaar vervoer, onder meer het Spartacusplan in Limburg, zijn opgenomen in het ontwerp 'Actualisatie Ruimtelijk Structuurplan Limburg'. Het openbaar onderzoek van het ontwerp 'Actualisatie Ruimtelijk Structuurplan Limburg' loopt van donderdag 25 augustus 2011 tot en met woensdag 23 november 2011. Het Spartacusplan is gebaseerd op uitgebreid potentieelonderzoek naar de verkeersstromen om zo een geïntegreerd en hiërarchisch openbaarvervoerssysteem te kunnen aanbieden dat maximaal aan de noden van de Limburgers voldoet. De provincie wil de uitwerking van dit plan helpen waarmaken voor zover hierdoor de basismobiliteit niet in het gedrang wordt gebracht.

Bilzen wordt in het Spartacusplan als secundaire knoop geselecteerd. Er worden twee types van knooppunten onderscheiden:

- De eerste groep van knooppunten zijn de stations. Zij liggen in of nabij de centra waar ruimtelijke verdichting is gewenst met woningen, bedrijven, kleinhandel, enz.
- De tweede groep van knooppunten zijn de haltes. Deze knooppunten liggen perifeer waar intensieve ruimtelijke verdichting niet gewenst is omdat, vanuit de hiërarchie van de kernen, het station te ver van het centrum verwijderd ligt.

De uitwerking van een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor elk van deze knooppunten geniet de voorkeur.

In de omgeving van het plangebied zijn er twee droge natuurverbindingen:

- Nr. 21: Bilzen, Lanaken, Riemst, tussen Hoge Kempen en Sint-Pietersberg;
- Nr. 28: Bilzen, Diepenbeek (Genk), tussen bossen Munsterbilzen via bossen Genk-Zuid/Appelveld, Kaatsbeek en Demervallei LUC

en twee natte natuurverbindingen:

- Nr. 54: Bilzen, Munsterbeek tussen bossen Munsterbilzen en bossen Spurk;
- Nr. 65: Bilzen, doortocht van Demer doorheen verstedelijkt gebied stadscentrum.

De provincie selecteert Bilzen als multimodaal knooppunt voor personenvervoer van provinciaal niveau.

Nabij het kleinstedelijk gebied selecteert de provincie in Bilzen volgende open ruimte verbindingen: tussen Munsterbilzen en Bilzen.

Volgens het GRS maakt het plangebied deel uit van het deelgebied "grote kerngebied Beverst-Munsterbilzen".

De verdere ontwikkeling van de nederzettingsstructuur van Beverst wordt in sterke mate bepaald door de spoorlijn 34 Hasselt-Luik als harde groeigrens. De spoorlijn vormt een sterke ruimtelijke groeigrens naar de Demervallei. Ten noorden van het spoor gebeuren alle ontwikkelingen i.f.v. de versterking van de Demervallei als habitatrictlijngebied. Zowel de KMO-zone als het beperkt woonlint krijgen een nabestemming 'natuurontwikkeling' op lange termijn.

De Winterbeekvallei vormt een structurerende lokale natuurcorridor doorheen het hoofddorp. Ten zuidwesten wordt het hoofddorp sterk gekaderd door een landbouwgebied ondersteund door een KLE-structuur terwijl aan de oostzijde ter hoogte van de Marebeek/Rehageweg een open ruimte verbinding het dichtslibben richting Bilzen centrum dient te voorkomen.

In het GRS wordt Bilzen als multimodaal knooppunt van provinciaal niveau geselecteerd. Deze multimodale knooppunten dienen bij te dragen tot een betere afstemming van de verschillende verkeersnetwerken en vervoersmodi ten opzichte van elkaar.

In functie van de reactivering van de lijn Hasselt-Lanaken-Maastricht dient het station te Bilzen aangesloten te worden op deze spoorverbinding. Om het spoorverkeer terug te kunnen activeren dient een terreinreservering voor de nieuwe bocht te gebeuren en dienen de spoorwegzaten bebouwingsvrij gehouden te worden tussen Bilzen en Maastricht.

In het GRS wordt een selectie van 7 deelruimten gemaakt.

Met betrekking tot de natuurlijke structuur worden in de Demervallei delen ten westen van de Molenstraat (Beverst-Schoonbeek) geselecteerd als kleine eenheid natuur.

- **Ruimte en erfgoed.**

Ontvangst advies: 09 september 2011

Advies.

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

Opmerkingen.

/

Verwerking.

N.v.t.

- **Ruimte en erfgoed, onroerend erfgoed.**

Ontvangst advies: 26 september 2011

Advies.

Ruimte en erfgoed, Onroerend Erfgoed, oordeelt dat de screening onvoldoende informatie geeft om te beoordelen of het plan in zijn huidige vorm al dan niet aanzienlijke milieueffecten zal genereren m.b.t. onroerend erfgoed.

Opmerkingen.

Discipline archeologie:

Geen bijkomende opmerkingen.

Discipline landschappen:

De screeningsnota stelt vast dat het project gelegen is in de relictzone 'Beverst-Spurk', in de nabijheid gelegen is van het beschermd landschap 'Kasteel van Schoonbeek met park' en van een aantal hoeves aangeduid als bouwkundig erfgoed, w.o. de Nieuwbeekmolen. Er wordt op geen enkele wijze onderzocht welke effecten het totale project op het aanwezige

erfgoed heeft (in positieve noch in negatieve zin). Gezien het project wel wezenlijke effecten heeft op het bestaande landschap en zijn erfgoedkenmerken en erfgoedwaarden, dient dit nader onderzocht te worden.

Discipline monumenten:

Er zijn geen opmerkingen.

Verwerking.

Er zal een bijkomende toelichting gebeuren van de discipline "landschap en cultureel erfgoed".

Zie 12.9.3: aanvullende nota discipline Landschap en Cultureel erfgoed.

- **VMM.**

Ontvangst advies: 20 september 2011

Advies.

De screening wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd, indien rekening wordt gehouden met onderstaande voorwaarden:

- De impact op het overstromingsregime moet beter bekeken worden;
- Er moet duidelijk aangegeven worden dat ophogingen binnen effectief overstromingsgevoelig gebied niet zijn toegelaten en enkel wanneer dit strikt noodzakelijk is mogen uitgevoerd worden indien een compensatie van ruimte voor water zowel in oppervlakte als volume wordt uitgevoerd;
- Er moet duidelijk aangegeven worden of er al dan niet nieuwe harde bestemmingszones, zoals bijv. woonzones, worden voorzien in overstromingsgebied aangezien we er op basis van de nota vanuit gaan dat dit niet het geval is.

Opmerkingen.

De percelen zijn gelegen langs en stromen af naar de Demer, een onbevaarbare waterloop van eerste categorie die wordt beheerd door de VMM – afdeling Operationeel waterbeheer. De percelen die deel uitmaken van de screening zijn volgens de watertoetskaarten grotendeels effectief overstromingsgevoelig, gedeeltelijk infiltratiegevoelig en weinig tot zeer gevoelig voor grondwaterstroming. Mogelijke schadelijke effecten op het grondwater zouden kunnen ontstaan als gevolg van verandering in infiltratie van hemelwater, kwaliteitsverlies van grondwater en de wijziging in grondwaterstroming.

Het aspect water wordt in de screening uitermate summier behandeld, zeker gezien de overstromingsproblematiek van het gebied.

Er is geen bestemmingsplan opgenomen: de finale bestemming van de te ruilen gronden is niet duidelijk. Een omzetting naar harde bestemming of woongebied is niet wenselijk.

Er wordt voorbijgegaan aan de impact van mogelijke ophogingen. Er moet duidelijk aangegeven worden dat er bij de aanleg geen ophogingen mogen gebeuren binnen effectief overstromingsgevoelig gebied. Indien dit toch absoluut noodzakelijk is m.b.t. technische uitvoerbaarheid van de brug moet er ruimte voor water die verloren gaat, gecompenseerd worden in oppervlakte en volume.

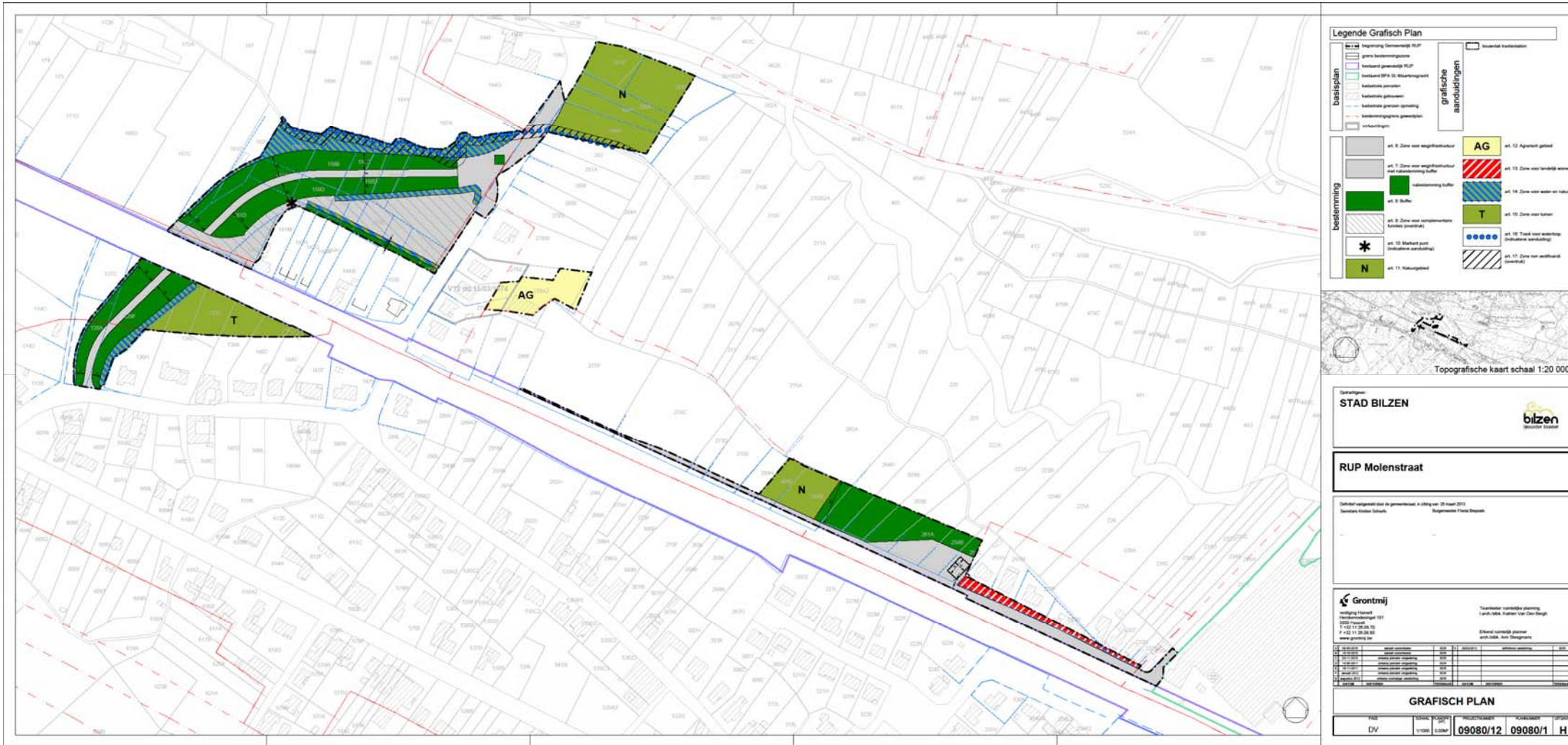
Bijlage Verwerking.

De watertoets met in het bijzonder de overstromingsproblematiek zal worden uitgebreid.

Duidelijke bepalingen omtrent ophogingen worden opgenomen in het RUP.

Het bestemmingsplan bevestigt de suggestie: er worden geen gronden in effectief overstromingsgevoelig gebied omgezet naar harde bestemmingen en/of wonen.

13 GRAFISCH PLAN.



14 PLANBATEN/PLANSCHADE.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 27 maart 2009, in werking getreden op 16 mei 2009, bepaalt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) vanaf nu ook een register, al dan niet grafisch, van de planbaten en planschade moet bevatten.

14.1 PLANSCHADE.

Planschade is een vergoeding die onder bepaalde voorwaarden kan worden geëist door de eigenaars van onroerende goederen wanneer hun percelen op basis van een inwerking getreden bestemmingsplan niet meer in aanmerking komen voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen, terwijl ze voor de inwerkingtreding van het bestemmingsplan daarvoor wel in aanmerking kwamen. Voor de toepassing van de planschadevergoeding moet voldaan zijn aan **4 voorwaarden**:

1. Het perceel moet gelegen zijn aan een voldoende uitgeruste weg. Dit criterium geldt evenwel niet voor de percelen waarop de bedrijfsgebouwen en de exploitantenwoning van een land- of tuinbouwbedrijf gelegen zijn;
2. Het perceel moet stedenbouwkundig en bouwtechnisch voor bebouwing in aanmerking komen;
3. Het perceel moet gelegen zijn binnen een bebouwbare zone zoals bepaald in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan;
4. Enkel de eerste 50 meter vanaf de rooilijn komt in aanmerking voor planschade.

Er is geen planschadevergoeding (meer) verschuldigd in de volgende gevallen:

1. bij verbod te bouwen of te verkavelen als gevolg van een vastgestelde en, in voorkomend geval, goedgekeurde onteigeningsbeslissing; (Wanneer er een onteigeningsbeslissing is, dan wordt de vervalltermijn om een planschadevergoeding aan te vragen gedurende 5 jaar geschorst.);
2. bij verbod een grotere oppervlakte van een perceel te bebouwen dan het ruimtelijk uitvoeringsplan toelaat, of bij een verkaveling de door het plan bepaalde bebouwingsdichtheid te overschrijden;
3. bij verbod de exploitatie van gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven voort te zetten na het verstrijken van de tijd waarvoor de milieuvergunning was verleend;
4. bij verbod te bouwen op een stuk grond dat de minimumafmetingen, vastgesteld in een ruimtelijk uitvoeringsplan, niet heeft;
5. bij verbod te bouwen of te verkavelen buiten de bebouwde kernen wegens de dwingende eisen van de verkeersveiligheid;
6. bij verbod een stuk grond te verkavelen waarvoor een vroeger verleende verkavelingsvergunning vervallen was op de datum van de inwerkingtreding van het ruimtelijk uitvoeringsplan of plan van aanleg dat vermeld verbod inhoudt;
7. voor de gebouwen of vaststaande inrichtingen, vernield door een natuurramp, als het verbod van hun wederopbouw voortvloeit uit artikel 12, §3, eerste lid van de wet van 12 juli 1976 betreffende het herstel van zekere schade veroorzaakt aan private goederen door natuurrampen;
8. bij weigering van een aanvraag om de functie van een gebouw te wijzigen;
9. wanneer de overeenkomstig artikel 2.6.2, §1, berekende waardevermindering die voor schadeloosstelling in aanmerking komt, niet meer bedraagt dan twintig ten honderd van de waarde van het goed op het ogenblik van de verwerving, geactualiseerd tot op de dag van het ontstaan van het recht op vergoeding en verhoogd met de lasten en kosten;
10. wanneer de schade in aanmerking komt voor een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of +titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid, m.n. . de compensatie van de kapitaalschade ten gevolge planologische "groene" initiatieven die ingrijpen in de economische aanwendingsmogelijkheden van bepaalde landbouwgronden, de zgn. bestemmingswijzigingscompensatie voor kapitaalschade (zie ook volgende paragraaf).
11. indien de vervalltermijn verstreken is; i.e. 5 jaar na de inwerkingtreding van het plan dat aanleiding gaf tot de schade.

14.2 PLANBATEN.

Planbaten is een heffing die eigenaars van onroerende goederen verschuldigd zijn aan het Vlaams Gewest wanneer op basis van een in werking getreden bestemmingsplan, een perceel in aanmerking komt voor een vergunning of om te verkavelen, waarvoor het de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat plan niet in aanmerking kwam. De eigenaar van een grond die meer waard wordt doordat de grond een andere bestemming krijgt met de inwerkingtreding van een bestemmingsplan, dient een belasting te betalen op de ontstane meerwaarde.

De bestemmingswijzigingen die een heffing kunnen doen ontstaan worden in onderstaande samenvattende tabel weergegeven.

Eindbestemming \ Initiële bestemming	Wonen	Bedrijven	Recreatie	Landbouw
Bos of groen ¹⁴	Heffing	Heffing	heffing	heffing
Landbouw	Heffing	Heffing	heffing	/
Recreatie	Heffing	Heffing	/	/
Openbaar nut	Heffing	Heffing	heffing	/
Bedrijven	Heffing	/	/	/

Ook de bestemmingswijziging van "bos", "overig groen" of "reservaat en natuur" naar een "gebied voor de winning van oppervlaktedelfstoffen" kan een belasting doen ontstaan.

Er zijn enkele uitzonderingen op de planbatenheffing. Er is geen planbatenheffing verschuldigd:

1. wanneer een bestemmingswijziging niet voor gevolg heeft dat voortaan een verkavelingsvergunning of een stedenbouwkundige vergunning verkregen kan worden die voor de inwerking van het ruimtelijk uitvoeringsplan of het bijzonder plan van aanleg niet verkregen kon worden;
2. wanneer een bestemmingswijziging minder dan 25% van een perceel bestrijkt en/of een perceelsgedeelte van minder dan 200m² betreft". Wanneer een perceel m.a.w. slechts gedeeltelijk wordt geraakt door een bestemmingswijziging is toch een planbatenheffing verschuldigd wanneer de wijziging voldoende substantieel is, wat betekent dat de wijziging én 25% of meer van het perceel bestrijkt én 200m² of meer betreft;
3. wanneer voor het perceel een ruimtelijk uitvoeringsplan, dan wel een bijzonder plan van aanleg, in werking treedt om te voldoen aan een verplichting tot planschadevergoeding." De nieuwe regeling behoudt het zgn. "recht op inkeer". De overheid kan aan een verplichting tot planschadevergoeding voldoen door een plan vast te stellen dat het goed opnieuw de bestemming geeft die het had voor de inwerking treding van het bestaande plan. In dat geval is geen planbatenheffing verschuldigd;
4. wanneer percelen waarop een zonevremde, hoofdzakelijk vergunde en niet-verkrotte, woning of bedrijf gevestigd zijn, zone-eigen worden gemaakt". Hetzelfde geldt voor het zone-eigen maken van gebouwen of terreinen voor sport-, recreatie- en jeugdactiviteiten. Het gaat hierbij vooral om kleinere sport- en recreatierreinen met hun bijhorende gebouwen of terreinen en om gebouwen voor jeugdbewegingen en jongerenorganisaties die thans gelegen zijn in landelijke gebieden en daarmee gelijkgestelde gebieden of zones;
5. wanneer een perceel, begrepen in een niet-vervallen verkaveling, bestemd voor woningbouw, een voor woningbouw geëigende bestemming krijgt ten gevolge van het plan.

¹⁴ Hiermee wordt de bestemmingszone bedoeld die onder de categorie van de gebiedsaanduiding "bos", "overig groen" of "reservaat en natuur" valt.

14.3 BESTEMMINGSWIJZIGINGSCOMPENSATIE DOOR KAPITAALSCHADE

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 27 maart 2009, in werking getreden op 16 mei 2009, bepaalt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) vanaf nu in voorkomend geval ook een register met de percelen die recht hebben op een gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut opgelegd door de Vlaamse overheid:

- Een *bestemmingswijziging* is een wijziging t.g.v. een ruimtelijk uitvoeringsplan dat een landbouwzone omzet naar een natuur- of boszone of een zone 'overig groen'.
- Schade door 'overdrukken' kan zich voordoen wanneer op de bestemming van een gebied een overdruk 'ecologisch belang', 'ecologische waarde' 'overstromingsgebied', 'reservaat' of 'valleigebied' wordt gelegd.
- Gebruikers hebben recht op een compensatie voor de geleden schade die ontstaan is door een *erfdienstbaarheid tot openbaar nut* opgelegd door de Vlaamse overheid op een agrarisch gebied of op een landzone, wanneer die erfdienstbaarheid 'meer gebruiksbeperkingen teweegbrengt dan redelijkerwijs in het algemeen belang en ter vrijwaring van de basismilieukwaliteit moet aanvaard worden'.

De gebruikerscompensatie wordt uitbetaald door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering kent de compensatie pas toe wanneer ze deze gebruiksbeperking heeft vastgesteld op basis van het advies van de bevoegde kapitaalschadecommissie. De Vlaamse Regering zal later nog de details over de berekening van de compensatie bepalen.

De gebruikers dienen hun aanvraag voor een gebruikerscompensatie in bij de Vlaamse Landmaatschappij (VLM). De VLM brengt de gebruiker op de hoogte van haar ontwerpbeslissing. De aanvrager kan tegen deze ontwerpbeslissingen bezwaar aantekenen. Is er geen tijdig bezwaar ingediend, dan neemt de VLM onmiddellijk een definitieve beslissing. De Vlaamse Regering bepaalt later de concrete spelregels en termijnen voor de aanvraagprocedure, de bezwaarprocedure, de uitbetalingstermijnen, enz.

De VLM kan de gebruikerscompensatie toekennen naar aanleiding van ruimtelijke uitvoeringsplannen, plannen van aanleg of beschikkingen tot oplegging van een erfdienstbaarheid tot openbaar nut die vanaf 1 januari 2008 definitief zijn vastgesteld of aangenomen.

Op volgende figuur en tabellen wordt aangeduid welke percelen of delen van percelen mogelijks getroffen worden door planbaten en/of planschade.

MOGELIJKE PLANBATEN			
perceelsnummer	oppervlakte	bestaande bestemming	nieuwe bestemming
257S		natuurgebied	zone voor landelijk wonen
257R	1a 96ca	natuurgebied	zone voor landelijk wonen
257P	1a 52ca	natuurgebied	zone voor landelijk wonen
257M	1a 38ca	natuurgebied	zone voor landelijk wonen
257H	1a 90ca	natuurgebied	zone voor landelijk wonen
279F	1a 16ca	natuurgebied	agrarisch gebied
278A2	17a 09ca	natuurgebied	agrarisch gebied

0ha 25a 01ca

MOGELIJKE PLANSCHADE

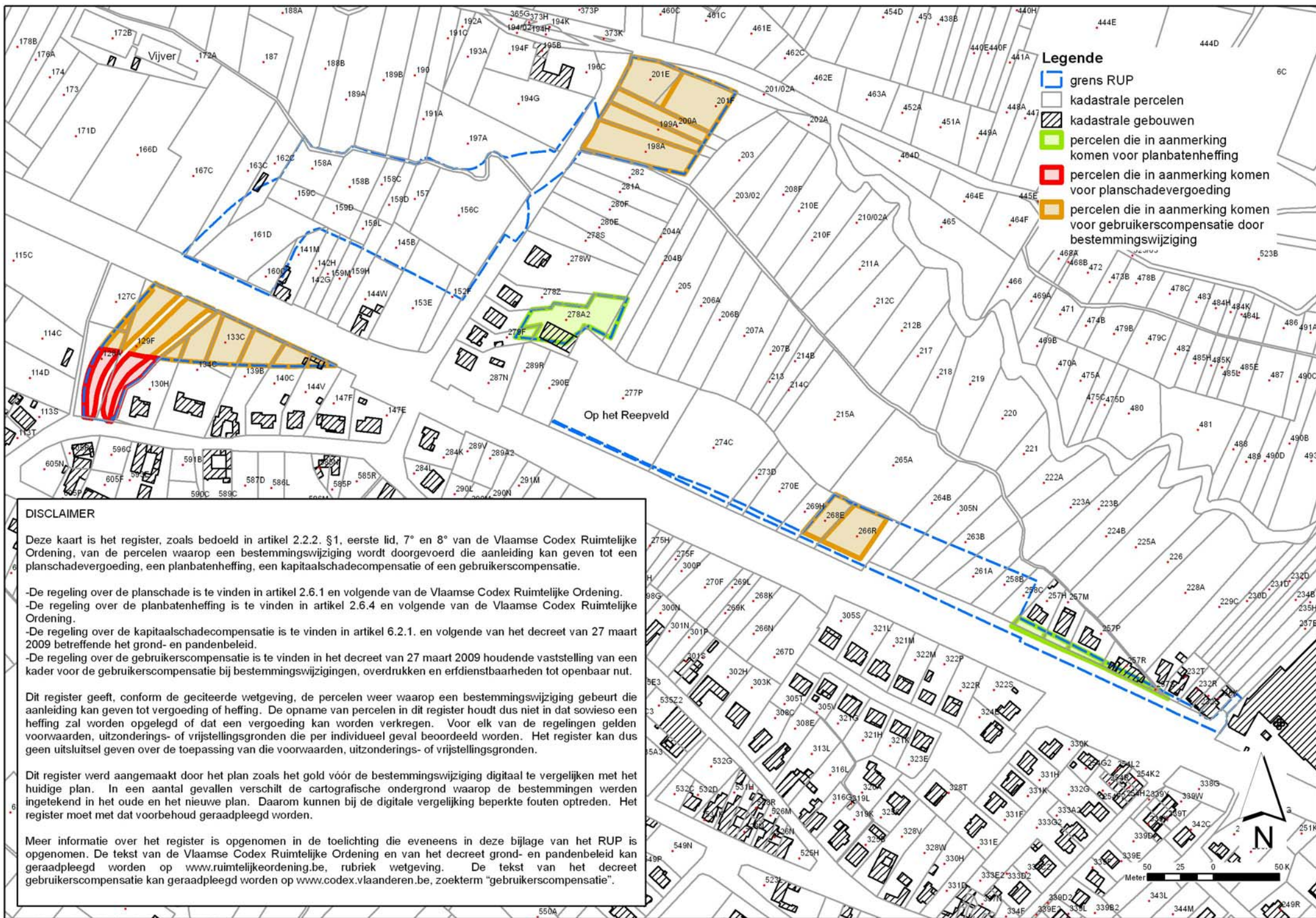
perceelsnummer	oppervlakte	bestaande bestemming	nieuwe bestemming
156C	27ca	landelijk woongebied	buffer
128A	4a 72ca	woongebied	buffer
128A	1a 10ca	woongebied	zone voor water en natuur
129F	3a 32ca	woongebied	zone voor water en natuur
129F	4a 98ca	woongebied	buffer

0ha 14a 39ca

MOGELIJKE GEBRUIKERSCOMPENSATIE

perceelsnummer	oppervlakte	bestaande bestemming	nieuwe bestemming
268E	5a 78ca	landschappelijk waardevol agrarisch gebied	natuurgebied
266R	10a 78ca	landschappelijk waardevol agrarisch gebied	natuurgebied
201E	11a 60ca	landschappelijk waardevol agrarisch gebied	natuurgebied
201F	14a 66ca	landschappelijk waardevol agrarisch gebied	natuurgebied
200A	8a 75ca	landschappelijk waardevol agrarisch gebied	natuurgebied
199A	9a 23ca	landschappelijk waardevol agrarisch gebied	natuurgebied
198A	17a 20ca	landschappelijk waardevol agrarisch gebied	natuurgebied
130H	150ca	agrarisch gebied	zone voor tuinen
134C	631ca	agrarisch gebied	zone voor tuinen
133C	862ca	agrarisch gebied	zone voor tuinen
139B	623ca	agrarisch gebied	zone voor tuinen
140C	347ca	agrarisch gebied	zone voor tuinen
144V	99ca	agrarisch gebied	zone voor tuinen
129F	9a 00ca	agrarisch gebied	buffer
129F	2a 50ca	agrarisch gebied	zone voor water en natuur
127C	50ca	agrarisch gebied	buffer
127C	44ca	agrarisch gebied	zone voor water en natuur
128A	1a 58ca	agrarisch gebied	buffer
128A	40ca	agrarisch gebied	zone voor water en natuur
129F	39ca	agrarisch gebied	zone voor water en natuur
129F	7a 03ca	agrarisch gebied	buffer

1ha 26a 96ca



- Legende**
- grens RUP
 - kadastrale percelen
 - kadastrale gebouwen
 - percelen die in aanmerking komen voor planbatenheffing
 - percelen die in aanmerking komen voor planschadevergoeding
 - percelen die in aanmerking komen voor gebruikerscompensatie door bestemmingswijziging

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.

- 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 erfdiensbaarheden tot openbaar nut.

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 uitsluitsel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

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. De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet grond- en pandenbeleid kan geraadpleegd worden op www.ruimtelijkeordening.be, rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op www.codex.vlaanderen.be, zoekterm "gebruikerscompensatie".

15 RUIMTEBALANS.

BESTEMMING	GEWESTPLAN	RUP
woongebied	1777	
landelijk woongebied	408	
agrarisch gebied	5655	
landschappelijk waardevol agrarisch gebied	9101	
natuurgebied	27582	
KMO-zone	314	
zone voor weginfrastructuur		11803
zone voor weginfrastructuur met nabestemming buffer		2338
buffer		12822
natuurgebied		7858
zone voor tuinen		2792
agrarisch gebied		1831
zone voor landelijk wonen		832
zone voor water en natuur		4561
zone voor complementaire functies (overdruk)		7321
zone non aedificandi (overdruk)		2264
TOTAAL:	44837 m²	44837 m²

16 LIJST MET OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN BINNEN DE GRENZEN VAN HET RUP.

Conform de bepalingen opgenomen in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 27 maart 2009, in werking getreden op 16 mei 2009, worden de voorschriften opgenomen in het Koninklijk Besluit van 28.12.1972 betreffende de inrichting van de ontwerp gewestplannen en gewestplannen voor het gewestplan Sint-Truiden - Tongeren, K.B. 05-04-1977:

- Agrarisch gebied;
- Zone voor landelijk wonen;
- Zone voor wonen;
- Zone voor natuurgebied;

volledig opgeheven en integraal vervangen door het van kracht geworden RUP "Molenstraat".

De bestaande verkaveling 'Beverst V 12 dd.15/03/1974' waarvan delen samenvallen met de contouren van dit RUP, wordt integraal opgeheven door de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Molenstraat.

VOORSCHRIFTEN

TITEL II: STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN.

1 Algemene bepalingen.

Artikel 1. Wijze van meten.

b/t (bouwindex)	de verhouding van het geheel van bebouwbare oppervlakte (exclusief buitenverhardingen) tot de totale terreinoppervlakte van het perceelsdeel of de perceelsdelen;
bvo (Bruto-vloeropp'te)	de som van aan de buitenzijde gemeten vloeroppervlakte van alle vloerniveaus van de binnenruimten van het gebouw;
v/t (Vloerindex)	de verhouding van de bruto-vloeroppervlakte van een gebouw tot de totale terreinoppervlakte van een perceel(en), uitgedrukt als decimaal getal.
Bebouwbare oppervlakte:	de oppervlakte die kan bebouwd worden, gemeten op de uiterste buitengrens van een bebouwingszone.
Bouwdiepte	de bouwdiepte wordt gemeten vanaf de bouwlijn tot de verst verwijderde gevel van het gebouw. Deze afstand wordt loodrecht op de bouwlijn gemeten.
Bouwlaag:	Een horizontaal deel van een gebouw dat bestaat uit één of meer ruimten waarbij de bovenkanten van de afgewerkte vloeren van twee aan elkaar grenzende ruimten niet meer dan 1,5 m in hoogte verschillen. Een bouwlaag heeft een gemiddelde hoogte van ± 3 meter.
Bouwlijn:	locatie waar de voorgevel van het gebouw dient opgericht te worden.
Dakrandhoogte:	de hoogte die gemeten wordt vanaf het gemiddelde peil van de as van de weg tot de bovenzijde van de dakrand van het plat dak.
Kroonlijsthoogte:	de hoogte die gemeten wordt vanaf het gemiddelde peil van de as van de weg tot de bovenzijde van de kroonlijst van het hellend dak.
Nokhoogte:	de hoogte van het bouwwerk, gemeten vanaf het peil van de as van de weg, tot aan de bovenkant van de uiterste dakconstructie.

Artikel 2. Gehanteerde begrippen.

Bestemming:	de bestemming duidt de functie aan die door het plan juridisch vastgelegd wordt. De hoofdbestemming moet steeds gerealiseerd worden en dit voor ten minste de helft van de bruto-vloeroppervlakte (Hoofdbestemming moet steeds minstens 50% van de bvo innemen); Ondergeschikte bestemmingen zijn steeds ondergeschikt aan de hoofdbestemming. Alle toegelaten ondergeschikte bestemmingen samen mogen niet meer dan 50% van de bvo innemen. Wanneer ondergeschikte functies niet verenigbaar zijn met de hoofdfunctie kunnen zij niet gerealiseerd worden.
Constructie:	elk bouwwerk van hout, steen, beton, metaal of ander bouw materiaal dat met de grond verbonden is of erop geplaatst is.
Lokale handel:	heeft betrekking op handelszaken waarvan het economisch draagvlak lokaal is. Dit wil zeggen dat het klantenbestand grotendeels bestaat uit mensen van de directe omgeving en in rechtstreekse relatie staat met de dagdagelijkse behoefte van de omgeving. Met lokale handel wordt vooral gedacht aan: superette, bakker, slager, enz... .
Nutsvoorzieningen:	door de Vlaamse Regering aangewezen handelingen die betrekking hebben op openbare infrastructuur of openbare wegen, infrastructuur op het grondgebied van meerdere gemeenten of infrastructuur ten behoeve of ten bate van de uitoefening van een openbare dienst;
Perceel:	een aaneengesloten al dan niet bebouwd stuk grond. Op het opmetingsplan zijn de percelen aangeduid zoals weergegeven op het kadasterplan van 1 januari 2008.

Perceelsgrens:	een grens van het (bouw)perceel. De op plan aangeduide perceelsgrenzen zijn deze van het kadasterplan van 1 januari 2008 dat de basis vormt van het bestemmingsplan. De perceelsgrenzen kunnen door middel van herverkavelingen steeds aangepast worden.
Reclame:	elk commercieel publiciteitsmiddel dat niet als uithangbord kan beschouwd worden.
Rooilijn:	deze lijn vormt de grens tussen het openbaar domein en de aanpalende eigendommen hetzij overeenkomstig de actuele bezitstoestand, hetzij overeenkomstig hetgeen door de administratieve overheid is voorgeschreven voor de toekomst.
Uithangbord:	leder opschrift, symbool of logo, aangebracht op een plaats om de activiteit die wordt uitgeoefend te kenmerken en aan het publiek te doen kennen. Het identificeert het gebruik van het bebouwd goed waarop het is aangebracht en onderscheidt het van het andere.
Verharding:	behandelingen waarbij de bodem aangepast wordt aan een niet natuurlijk gebruik (weg, pad, terras, parking, ...) en de waterdoorlaatbaarheid sterk beperkt wordt. Veelvuldig gebruikte verhardingen zijn betonklinkers, kasseien, beton, steenslag, asfalt en dolomiet.
Woningen:	woon- of verblijfplaatsen van een of meerdere personen. Deze kunnen gevat zijn in eengezinswoningen, meergezinswoningen, appartementen, studio's, kamerwoningen
Zone:	een op plan aangegeven vlak met éézelfde bestemming.
Zoneringsoppervlakte:	grafisch gemeten oppervlakte van één zone.

Artikel 3. Bepalingen in verband met de bestemmingen.

Overgangsbepaling.

Wanneer een bestaande bestemming strijdig is met het plan kunnen enkel onderhouds- en instandhoudingwerken toegelaten worden.

Onbebouwde gronden.

Onbebouwde gronden kunnen enkel afgegraven of aangevuld worden in functie van vergunde werkzaamheden die kaderen in de aanleg van de brug. Bomen en heesters mogen enkel verwijderd worden ter voorbereiding van dergelijke vergunde werkzaamheden of in het kader van een verantwoord groenbeheer. Reclame-inrichtingen mogen niet op onbebouwde gronden geplaatst worden.

De bestaande verkaveling 'Beverst V 12 dd.15/03/1974' waarvan delen samenvallen met de contouren van dit RUP, wordt integraal opgeheven door de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP Molenstraat.

Artikel 4. Bepalingen in verband met beplanting.

Onder inheemse of streekeigen struiken of bomen worden de volgende soorten verstaan:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Spaanse Aak of Veldesdoorn ▪ Klimop ▪ Wilde Liguster ▪ Grove den ▪ Ratelpopulier of Esp ▪ Sleedoorn ▪ Zomereik ▪ Sporkehout of Vuilboom ▪ Schietwilg ▪ Kraakwilg ▪ Katwilg ▪ Wilde Lijsterbes ▪ Winter- of Kleinbladige Linde ▪ Zomer- of Grootbladige Linde ▪ Gewone Esdoorn | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Haagbeuk ▪ Rode Kornoelje ▪ Eénstijlige Meidoorn ▪ Brem ▪ Beuk ▪ Hulst ▪ Wintereik ▪ Schietwilg ▪ Bittere Wilg ▪ Amandelwilg ▪ Gewone Vlier ▪ Zwarte Els ▪ Ruwe Berk ▪ Hazelaar ▪ Boswilg |
|---|---|

Artikel 5. Bepalingen in verband met het waterbeleid.

Werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van het gebied, het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden, het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstroming zijn toegelaten voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden. De in de overige artikels genoemde werken, handelingen en wijzigingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen niet doet afnemen.

Om geen bijkomend afvoerdebit te laten ontstaan door het omzetten van onverharde oppervlakte in verharde ondoordringbare oppervlakten moet binnen het plangebied de nodige ruimte voorzien worden voor waterinfiltratie en/of waterberging.

Bij het uitvoeren van bergings- en infiltratiemaatregelen wordt voor nieuwe structuren gekozen voor open waterstructuren zoals grachten, vijvers, wadi's, ...
Ondergrondse constructies kunnen worden voorzien voor de opvang van hemelwater voor hergebruik, voor infiltreren of voor vertraagde afvoer.

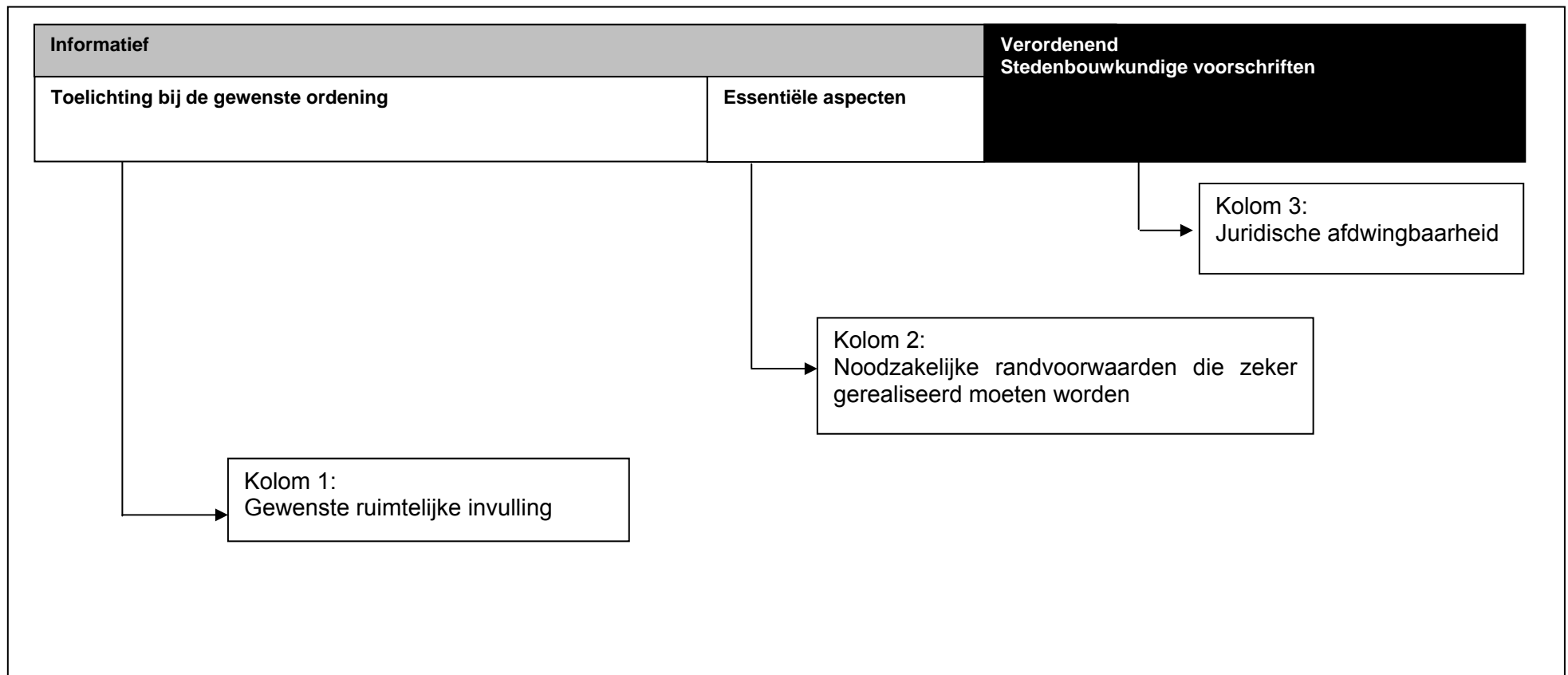
Voor openbare wegenis, daken en andere verharde oppervlakten is volgende maatregel verplicht:


- Hergebruik van hemelwater; indien dit mogelijk is wordt er in eerste instantie de maximale infiltratie van hemelwater vooral afkomstig van daken beoogd, afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de grond en in tweede instantie de infiltratie of buffering van hemelwater afkomstig van andere verharde oppervlakten en van de openbare wegenis.

Het plangebied werd aangeduid als "zeer gevoelig voor grondwaterstroming": bij de aanleg van ondergrondse constructies als funderingen dient hier maximaal rekening mee gehouden te worden.

2 Specifieke bepalingen voor de verschillende bestemmingszones.

Dit deel beschrijft de stedenbouwkundige voorschriften voor de verschillende bestemmingszones. Elke zone heeft een herkenbare bladschikking, ingedeeld in drie kolommen. In kolom één wordt een inhoudelijke toelichting gegeven. In kolom twee zijn de essentiële inhoudelijke aspecten opgenomen die belangrijk zijn om het beoogde te realiseren. Deze twee kolommen hebben een toelichtende en richtinggevende functie. In kolom drie worden dan de stedenbouwkundige voorschriften gegeven; deze hebben een juridische en bindende waarde.




Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bepalingen met betrekking tot bestemming.</p> <p>Deze zone slaat op de verkeers- en vervoersinfrastructuur van lokaal niveau en voorziet in de bouw van een brug ter vervanging van de oversteek in de Molenstraat. Tevens wordt hier de ontsluitingsas tussen Molenstraat en Nijverheidsstraat mee geduid ter ontsluiting van de aldaar gelegen woningen en het bedrijf en de aldaar te realiseren parkeerhavens parallel aan de weg.</p> <p>Het bouwen van een tractiestation als gevolg van de elektrificering van de sneltramlijn wordt tevens voorzien binnen de afbakening van deze zone.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bestemmen als zone voor weg-infrastructuur. 	<p>Artikel 6. Zone voor weginfrastructuur.</p>  <p>Deze zone valt onder categorie 08, Lijninfrastructuur, en is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets- en voetpaden, inclusief nutsvoorzieningen.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing.</p> <p>Voor de aanleg van de wegenis zoals voorzien in deze zone moet er bos gekapt worden. Deze kappingen zijn compensatieplichtig volgens de vigerende wetgeving.</p> <p>De inrichting van deze zone dient de vooropgestelde wegcategorisering te bewerkstelligen alsook de aanhorigheden.</p> <p>Onder de aanhorigheden wordt verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplanting, de veiligheidsuitrustingen, de geluidswerende constructies, ecoducten, ...</p> <p>Het habitatrictlijngebied "Jekervallei en bovenloop van de Demervallei" is onder meer aangemeld voor de aanwezigheid van de kamsalamander. Hiertoe is het nodig om in het ontwerp van de wegenis rekening te houden met een aantal flankerende maatregelen:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Inrichten volgens wegcategorisering. - Beperkte opsomming van andere vergunbare werken, handelingen en wijzigingen. 	<p>In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden, volgens de wegcategorisering.</p> <p>Bij de inrichting van deze wegen ligt de nadruk op de ontsluiting van de aangelande functies. Het doorstroomcomfort is hier van ondergeschikt belang.</p> <p>Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, geleidingswanden, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<ul style="list-style-type: none"> • Om de migratie van de kamsalamander en andere amfibieën te versterken is het opportuun dat er een tunnelsysteem wordt voorzien ter hoogte van de Marebeek. De tunnelconstructie moet minimaal 3 meter breed zijn, zodat faunapassage mogelijk wordt. Aan beide kanten moeten er dan ook maatregelen getroffen worden zodat de amfibieën door deze tunnel geleid worden (aanleg geleidingswanden, aanplantingen, ...); • Langsheen de Molenstraat moeten er opnieuw reflectoren geplaatst worden, die verhinderen dat groot wild wordt aangereden; • Voor de aanleg van de nieuwe weg voor de ontsluiting van DW Plastics, geldt hetzelfde principe. Ook langs deze weg moeten er maatregelen genomen worden om de aanrijding van amfibieën en groot wild te milderen. <p>In het bijzonder wordt er als voorwaarde voor de inrichting van de weg voldaan worden aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het verzekeren van de migratie van de aanwezige amfibieën; • Het treffen van voldoende maatregelen met het oog op de verlaging en de preventie van de met wild gerelateerde verkeersongevallen. <p>De inpassing van een tractiestation in een bestaand ruimtelijk weefsel wordt nauwkeurig bepaald aan de hand van een aantal te respecteren afstanden die aangeduid werden op het grafisch plan. Deze afstanden hebben vooral betrekking op het garanderen van voldoende privacy ten aanzien van de bestaande bebouwing.</p>	<p>- Realisatie tractiestation binnen aangeduide zone.</p>	<p>Het tractiestation kan enkel gerealiseerd worden binnen de afbakening zoals aangeduid op het grafisch plan.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bepalingen met betrekking tot bestemming.</p> <p>Deze zone slaat op de verkeers- en vervoersinfrastructuur van lokaal niveau en voorziet in de bouw van een brug ter vervanging van de oversteek in de Molenstraat.</p> <p>Deze zone krijgt een nabestemming buffer: wanneer de weg gerealiseerd is, en bepaalde delen van deze zone niet ingericht zijn als effectieve wegenis, worden deze delen in aansluiting met de buffers op de landhoofden ingericht.</p> <p>Deze nabestemming laat een zekere mate aan flexibiliteit ten aanzien van het ontwerp open.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bestemmen als zone voor weg-infrastructuur. - Nabestemming als buffer. 	<p>Artikel 7. Zone voor weginfrastructuur met nabestemming buffer.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 100px; height: 60px; margin: 10px auto;"></div> <p>Deze zone valt onder categorie 08, Lijninfrastructuur, en is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de weg, fiets- en voetpaden, inclusief nutsvoorzieningen.</p> <p>Nabestemming "buffer"</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="width: 20px; height: 20px; background-color: green; margin-right: 5px;"></div> (Symbolische aanduiding) </div> <p>De nabestemming "buffer", gaat van kracht onder de volgende voorwaarde:</p> <ul style="list-style-type: none"> de gronden zijn niet benut als zone voor wegenis bij de oplevering van de werken ter uitvoering van de zone voor weginfrastructuur conform Artikel 6.
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing.</p> <p>De inrichting van deze zone dient de vooropgestelde wegen-categorisering te bewerkstelligen alsook de aanhorigheden.</p> <p>Onder de aanhorigheden wordt verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplanting, de veiligheidsuitrustingen, de geluidswerende constructies.</p> <p>Het habitatrictlijngebied "Jekervallei en bovenloop van de Demervallei" is onder meer aangemeld voor de aanwezigheid van de kamsalamander.</p> <p>Hiertoe is het nodig om in het ontwerp van de wegenis rekening te houden met een aantal flankerende maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Om de migratie van de kamsalamander en andere amfibieën te versterken is het opportuun dat er een tunnelsysteem wordt 	<ul style="list-style-type: none"> - Inrichten volgens wegencategorisering. - Beperkte opsomming van andere vergunbare werken, handelingen en wijzigingen. 	<p>1. Inrichting als wegenis.</p> <p>In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden, volgens de wegencategorisering.</p> <p>Bij de inrichting van deze wegen ligt de nadruk op de ontsluiting van de aangelande functies. Het doorstroomcomfort is hier van ondergeschikt belang.</p> <p>Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p>


Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>voorzien ter hoogte van de Marebeek. De tunnelconstructie moet minimaal 3 meter breed zijn, zodat faunapassage mogelijk wordt. Aan beide kanten moeten er dan ook maatregelen getroffen worden zodat de amfibieën door deze tunnel geleid worden (aanleg geleidingswanden, aanplantingen, ...);</p> <p>Indien de weg gerealiseerd is en opgeleverd wordt, en bepaalde delen van deze zone niet ingericht zijn als effectieve wegenis, worden deze delen in aansluiting met de buffers op de landhoofden ingericht.</p>	<p>- Nabestemming als buffer.</p>	<p>2. inrichting als buffer.</p> <p>Bij de inrichting van de buffer zijn de voorschriften conform Artikel 8, buffer van kracht.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen</p> <p>Er zijn op het grafisch plan drie belangrijke bufferzones aangeduid. De bufferzones zijn opgevat als zones die op zulke manier worden ingericht dat zij op een landschappelijke manier een fysieke scheiding creëren tussen zones die moeilijk verenigbaar zijn.</p> <p>Een eerste buffer is ingetekend ter hoogte van de landhoofden, om alzo de weginfrastructuur van de brug te scheiden van de lager gelegen woonzone en parking, maar ook om de wegenis te scheiden voor het naastgelegen natuurgebied.</p> <p>Een tweede buffer wordt ingetekend om de parking effectief aan het zicht van de woningen in de Molenstraat te onttrekken.</p> <p>Een derde buffer bevindt aan de Nijverheidsstraat en heeft tot doel om de ruimte die hier voorzien is voor de keerlus en de wachthavens, fysiek en visueel te scheiden van het achter- en naastgelegen natuurgebied. Aangezien er ter hoogte van de keerlus en de wachthavens wat activiteiten en bewegingen te verwachten zijn die niet verzoenbaar zijn met het natuurgegeven, is het belangrijk om deze plaats een voldoende buffer te voorzien. De bufferbreedte bedraagt hier minimum 15m en waaiert uit tot een breedte om en bij de 35m.</p>	<p>- Aanleg van een permanente buffer.</p>	<p>Artikel 8. Buffer.</p>  <p>Dit gebied behoort tot categorie 7, overig groen, en is bestemd voor de aanleg en het beheer van een permanente buffer.</p> <p>Bosbouw en landschapsontwikkeling, natuureducatie, recreatief medegebruik en waterbeheersing zijn mogelijk als ondergeschikte functies.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>De buffer kan niet los worden gezien of gekoppeld van de zones waaraan hij grenst: immers, de inplanting van de bufferzones is gebeurd naar aanleiding van de specifieke onverzoenbaarheid van de aangrenzende zones. Daartoe wordt de uitvoering van de buffer gekoppeld aan de uitvoering van de wegenis.</p>	<p>- Aanleg in samenhang met zone voor weginfrastructuur.</p>	<p>De aanleg en realisatie van de zone voor 'buffer' gebeurt voorafgaandelijk of minstens gelijktijdig met de aangrenzende zone(s) voor weginfrastructuur, voor die delen die rechtstreeks gerelateerd zijn aan de wegenis waarvoor een stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd en er één geheel mee vormen.</p>


Informatief	Verordenend	
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>De buffer die zich in het oosten van het plangebied bevindt op de scheidingslijn tussen de weg en het natuurgebied dient bijkomend ook een nieuwe grens te vormen tussen de weg en het habitatgebied dat zich hier bevindt. Dit grensgebied is voornamelijk van belang voor de kamsalamander die hier talrijk aanwezig is. Opdat de dieren zich niet op de weg kunnen begeven is de plaatsing van een 'vangnet' of de aanleg van een gracht met steile randen aangewezen.</p> <p>Om de functie van buffer ten opzichte van de andere functies optimaal te kunnen vervullen, moet deze voldoende breed zijn. Aan beide zijden van de brug heeft de buffer een scheidende functie. Noordelijk buffert deze zone de weg van het noordelijk gelegen natuurgebied, ten zuiden wordt de bestaande woonzone en parking gebufferd van de weg. Op die manier moet de integriteit en de privacy van de woningen in deze zone gegarandeerd blijven en gevrijwaard worden van negatieve invloeden van de weg – en daaraan verbonden het verkeer – bijvoorbeeld licht, zwerfvuil, ...</p> <p>Tussen de ontsluitingsweg en het natuurgebied kan de buffer aanschouwd worden als een overgangszone die de verkeersbewegingen op de weg en in het bijzonder op de keerlus scheidt van de biotoop van het natuurgebied.</p> <p>De bufferzone wordt ingericht met een dichte groenmassa die storende visuele hinder ten aanzien van de omgeving (voornamelijk woon- en parkgebied) tot een minimum reduceert. Om de schermfunctie ten volle te kunnen vervullen, moet de beplanting een dichte structuur hebben. De groenbuffer dient permanent te zijn en gelaagd.</p> <p>De buffer wordt aangeplant met inheemse boomsoorten zoals vermeld bij artikel 4.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Veiligheidsaspecten voor dieren in acht nemen. - Breedte buffer aangegeven op grafisch plan. - Dichte structuur, permanent en gelaagd. - Bufferaanplant met inheemse beplanting. - Geen bebouwing toelaten. 	<p>Alle voorzieningen die getroffen moeten worden om de veiligheid van dieren ten aanzien van de ontsluitingsweg te garanderen zijn mogelijk binnen de afbakening van deze zone.</p> <p>De breedte van de buffer wordt voor de desbetreffende plaatsen aangegeven op het grafisch plan.</p> <p>De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, landschappelijke inpassing en afstand.</p> <p>De buffer bestaat voor 100% uit streekeigen, waardevolle, opgaande struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van de weg ten opzichte van de aanliggende functies. De beplanting moet continu doorgetrokken worden over de volledige oppervlakte van de grafische zone en met de noodzakelijke verscheidenheid om de bufferfunctie ten volle te kunnen vervullen.</p> <p>Binnen deze zone mogen geen gebouwen of constructies opgericht worden.</p>


Informatief	Essentiële aspecten	Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening		Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Uiteraard is het niet wenselijk dat binnen deze zone dan nog gebouwen of constructies opgericht worden.</p> <p>Hieronder volgt een opsomming van werken die wel mogelijk moeten zijn in de buffer. Deze werken kaderen voornamelijk in de natuur- en landschapsfunctie die de buffer kan vervullen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alle werken die nodig zijn om de hoofdbestemming als buffer te realiseren. 2. Alle werken, handelingen, functiewijzigingen, inrichtingen en voorzieningen die nodig of nuttig zijn voor het instandhouden, het beschermen het herstellen en het ontwikkelen van natuur en landschapswaarden moet mogelijk zijn. 3. Kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken (toegangspootjes, wegwijzers, verbodsborden, wegafsluitingen, ...), natuureducatie (informatieborden, verrekijkers, knuppelpaden, vogelkijkhutten, ...) en recreatief medegebruik (zitbanken, picknicktafels, vuilbakken, ...) moet mogelijk zijn voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt. 4. Kleinschalige infrastructuur gericht op de ondergeschikte functie van natuureducatie of recreatief medegebruik. 5. De aanleg van onverharde of verharde paden voor niet-gemotoriseerd recreatief verkeer (wandelen, fietsen, paardrijden, ...) moet mogelijk zijn voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt. 6. Het herstellen, de heraanleg of het verplaatsen van bestaande openbare wegenis en bestaande leidingen moet mogelijk zijn voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het gebied niet overschreden wordt. <p>Naar beeldvorming toe is het belangrijk dat de buffer uiterlijk één geheel vormt. Daarom mogen er geen afscheidingen geplaatst worden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Enkel activiteiten voor de inrichting en het beheer van de natuur zijn toegelaten. - Limitatieve opsomming van activiteiten in de buffer. - Geen afsluitingen. 	<p>Enkel volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen - waarvoor volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en zijn latere wijzigingen, een stedenbouwkundige vergunning vereist is - zijn vergunbaar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het bufferen; 2. alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden; 3. het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van de buffer voor het publiek en recreatief medegebruik; 4. het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie of recreatief medegebruik; 5. het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor recreatief verkeer - verharde paden moeten aangelegd worden in een waterdoorlatende verharding; 6. het herstellen of heraanleggen van bestaande openbare wegenis en nutsleidingen - bestaande openbare wegenis en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dit noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu, de openbare veiligheid en de volksgezondheid. <p>De genoemde werken, handelingen, voorzieningen en inrichtingen en wijzigingen zijn slechts toegelaten voor zover de uitvoering ervan geen betekenisvolle aantasting betekent of gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het gebied of van de als speciale beschermingszone te beschouwen gebieden zoals bedoeld in het decreet Natuurbehoud.</p> <p>De verschillende perceelsdelen van de buffer mogen niet gescheiden worden door de plaatsing van afsluitingen of hekwerk. Er mogen evenmin afsluitingen of hekwerk geplaatst worden tussen de aangrenzende functies en zonerings van de buffer – met uitzondering van de zone voor lokale bedrijvigheid – en de buffer zelf.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bepalingen met betrekking tot het beheer</p> <p>De aanleg van de buffer gebeurt door het stadsbestuur van Bilzen in één geheel. Om ervoor te zorgen dat de buffer zijn functie in de gewenste vorm kan vervullen, wordt het beheer door één beheerder gedaan, bij voorkeur de stad Bilzen of uitbesteed aan een representatieve vereniging.</p>	<p>- Beheer door de stad Bilzen of een representatieve vereniging.</p>	<p>Het beheer van de verschillende delen van de buffer (perceelsdelen) gebeurt door één enkele beheerder. Dit beheer moet uitgevoerd worden volgens de principes van duurzaam ecologisch beheer.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen</p> <p>Wanneer er ten gevolge van het Spartacusplan het raadzaam of noodzakelijk zou blijken dat er in Beverst een tramhalte gerealiseerd wordt, impliceert deze meteen ook een aantal complementaire functies, zoals bijvoorbeeld een parking waar reizigers hun wagen kunnen achterlaten. Zowel de optie voor de aanleg van een halte als de optie voor de aanleg van een randparking worden open gehouden in dit RUP. Beide opties werden reeds onderworpen aan een ruimtelijk onderzoek: de tramhalte wordt best gerealiseerd onder de brug, de randparking wordt aangelegd in de oksel tussen brug en Molenstraat, aansluitend op de Molenstraat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aanleggen van een tramhalte/randparking. 	<p>Artikel 9. Zone voor complementaire functies (overdruk).</p>  <p>Deze zone is bestemd voor de aanleg en inrichting van een parkeerterrein en/of een tramhalte.</p> <p><i>Gebiedscategorie: N.v.t.</i></p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>Naast parkeerplaatsen zijn er een aantal andere infrastructuren die vanzelfsprekend verbonden zijn met de aanleg van een halte of parkeerterrein, zoals bijvoorbeeld een fietsstalling, stalling voor moto's en wegenis voor zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers), zitmeubulair, vuilbakken, ...</p> <p>Om tegemoet te komen aan de duurzaamheidsprincipes die in dit RUP over het algemeen naar voren geschoven worden, kan het parkeerterrein geen gewone verharde oppervlakte zijn, maar zal er een voldoende aantal bomen moeten worden ingeplant om als effect te verkrijgen dat het een groene parking is. Het is van ruimtelijk belang om geen verharde parking met een aantal bomen in de rand te ontwikkelen op deze plek, maar wel om een sterk begroende parking te realiseren, waarbij het parkeren onder een bladerdak georganiseerd wordt.</p> <p>Er wordt tevens naar gestreefd om een groene rand ten aanzien van de woningen te realiseren: in deze aansluitende zone op de parking wordt daartoe een groene visuele buffering tussen parking en wonen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructuur voor parkeren, niet-gemotoriseerd verkeer, fietsstalling. - Groene parking door hoogstambomen. 	<p>De volgende werken en handelingen zijn vergunbaar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het aanbrengen en herstellen van infrastructuur gericht op toegangsverlening, nutsleidingen, parkeren en fietsvoorzieningen; 2. het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer; 3. het oprichten van een overdekte fietsstalling ten behoeve van de stalling van fietsen en moto's. <p>De parkeerplaatsen worden geclusterd aangelegd. Er wordt minimum 1 hoogstammige boom per 4 parkeerplaatsen voorzien op de parking.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>gerealiseerd, samengesteld uit drie componenten: bodembeplanting, hagen en struiken en bomen.</p> <p>Verhardingsmaterialen zijn waterdoorlatend, zeker voor de aanleg van de parkeerplaatsen op de parking en aan de halte. Verhardingen in het kader van ontsluitingswegen dienen niet in waterdoorlatende verhardingen te worden aangelegd: dit is niet wenselijk.</p>	<p>- Waterdoorlatende verharding.</p>	<p>Met uitzondering van verhardingen ten behoeve van ontsluiting, dienen verhardingsmaterialen verplicht waterdoorlatend te zijn.</p>


Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen</p> <p>Wanneer er beslist wordt om een tramhalte in te richten met een bijhorende parking, werden de locatie voor beiden al aangegeven. De parking bevindt zich niet rechtstreeks aan de halte, maar op korte loopafstand, aansluitend aan de Molenstraat. Echter, om de relatie tussen beide steeds duidelijk te laten blijken is het noodzakelijk om hier een zichtrelatie tussen beiden te realiseren. Deze zichtrelatie wordt gedragen door centraal een markant punt te voorzien.</p> <p>Een markant punt kan op vele manieren worden vorm gegeven: een kunstwerk, een infobord, een opvallend lichtarmatuur, ...</p>	<p>- Aanleg van een markant punt.</p>	<p>Artikel 10. Markant punt (indicatieve aanduiding).</p> <div data-bbox="1352 368 1581 485" style="text-align: center;">  </div> <p>Deze bestemming is aangeduid voor de realisatie van een markant punt tussen de tramhalte en randparking.</p> <p><i>Gebiedscategorie: N.v.t.</i></p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>Er wordt een zichtrelatie tussen een eventuele halte en parking geambieerd: het is dan ook niet wenselijk dat deze door groenaanplant, reclamepanelen, bebouwing, ... zou verstoord worden.</p> <p>Een zichtrelatie tussen de parking en de zone ter hoogte van de halte is wenselijk. Beide zones zullen alzo visueel aan elkaar gelinkt worden.</p>	<p>- Maximale visibiliteit van het markant punt garanderen.</p>	<p>Het markant punt zoals aangegeven op het grafisch plan dient ten allen tijde visueel zichtbaar te blijven vanaf de halte en de parking.</p> <p>De privacy ten aanzien van de woningen gelegen in de Molenstraat dient gerespecteerd te blijven.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen</p> <p>Voor de realisaties die in dit plan beoogd worden, zal er een zekere oppervlakte aan natuurgebied worden ingenomen. Ter compensatie van deze oppervlaktes werden een aantal percelen opgenomen die heden een agrarische bestemming kennen. Deze percelen worden ter continuering van het aangrenzende natuurgebied mee omgezet binnen dit plan naar natuurgebied.</p> <p>Het huidige grondgebruik van perceel 201E, m.n. moestuin, valt onder de bepalingen van "hobbytuinbouw".</p>	<p>- Natuurgebied.</p>	<p>Artikel 11. Natuurgebied.</p> <div data-bbox="1355 368 1581 488" style="text-align: center;">  </div> <p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik en hobbytuinbouw zijn een ondergeschikte functie.</p> <p>Dit gebied valt onder categorie 6, reservaat en natuur.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>Het gaat hier om natuurgebied in aansluiting met het natuurgebied dat op het vigerend gewestplan werd aangeduid. Hier gelden uiteraard dezelfde bepalingen.</p>	<p>- Bepalingen natuurgebied.</p>	<p>Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen zijn vergunbaar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden; 2. werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig zijn voor het beheersen van periodieke overstromingen of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden voor zover deze worden uitgevoerd volgens de technieken van natuurtechnische milieubouw en passen binnen een integraal waterbeheer; 3. het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het natuurgebied voor publiek; het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op natuureducatie of recreatief medegebruik; het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor recreatief verkeer. Verharde paden moeten worden aangelegd in waterdoorlatende verharding; 4. het herstellen of heraanleggen van bestaande openbare als private


Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
		<p>wegenis en nutsleidingen. Bestaande wegenis en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dit noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.</p> <p>De genoemde werken, handelingen, voorzieningen en inrichtingen en zijn slechts toegelaten voor zover de uitvoering ervan geen betekenisvolle aantasting kan veroorzaken van de natuurlijke kenmerken van het gebied of van de speciale beschermingszone te beschouwen gebieden zoals bedoeld in het decreet natuurbehoud.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bepalingen met betrekking tot bestemming.</p> <p>De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten is steeds van toepassing. De vigerende wetgeving voor beschermingszones is steeds van toepassing.</p> <p>Landbouw is de hoofdbestemming in dit gebied.</p> <p>Onder landbouw wordt verstaan, landbouw in de ruime zin van het woord, namelijk het beroepsmatig kweken van planten of dieren voor de markt en niet voor recreatieve doeleinden. Daaronder vallen veeteelt, planten- en bomenkwekerijen, akkerbouw Tuinaanlegbedrijven die planten of bomen kweken of conditioneren over een minimumoppervlakte van ongeveer een vierde hectare vallen hier ook onder; tuinaanlegbedrijven die alleen machines stallen niet.</p> <p>Onder aan de landbouw verwante bedrijven worden bedrijven verstaan die alleen aan de landbouwers producten toeleveren of van landbouwers afgenomen producten stockeren, sorteren of verpakken in verse toestand. Bij verwerking is alleen mestverwerking toegelaten. Voorbeelden van dergelijke bedrijven zijn: aardappelhandelaar, graaninstallaties, centrale mestopslag, verkoop van meststoffen, verkoop van veevoeders, koelplaatsen, silo's, drooginstallaties, vlasroterijen, loonwerker, herstelplaats van tractors, landbouwproefbedrijf, tuinbouwproefbedrijf, centrum voor kunstmatige inseminatie voor landbouwdieren, schoolhoeve. De schaal van die bedrijven moet aansluiten bij de schaal van de activiteiten in de omgeving. Bedrijven met een groot hinterland horen niet thuis in het agrarisch gebied maar op een bedrijventerrein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bestemmen als landbouwzone. - Aan landbouw verwante bedrijven vergunbaar. 	<p>Artikel 12. Agrarisch gebied.</p> <div style="text-align: center; border: 2px solid black; width: 100px; height: 60px; margin: 0 auto; background-color: yellow;"> <p style="font-size: 2em; margin: 0;">AG</p> </div> <p>Het gebied is bestemd voor agrarische activiteiten en valt onder categorie 4, Landbouw.</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de landbouwbedrijfsvoering van landbouwbedrijven zijn toegelaten.</p> <p>In het gebied zijn ook aan de landbouw verwante bedrijven vergunbaar voor zover hun aanwezigheid in het agrarisch gebied nuttig of nodig is voor het goed functioneren van de landbouwbedrijven in de omgeving. Die bedrijven moeten een directe en uitsluitende relatie hebben met de aanwezige landbouwbedrijven door afname of toelevering van diensten of producten. Primaire bewerking of opslag van producten kan worden toegelaten. Verwerking van producten is uitgesloten, met uitzondering van mestverwerking. Er moet rekening gehouden worden met de schaal en de ruimtelijke impact van deze bedrijven. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de relatie met de in de omgeving aanwezige functies; • de invloed op de omgeving wat het aantal te verwachten gebruikers of bezoekers betreft; • de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid; • de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen.

Informatief	Essentiële aspecten	Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Het wonen binnen deze zone is voorbehouden voor landbouwers die nabij of op hun bedrijf wonen. Louter residentieel wonen is niet mogelijk binnen deze zone.</p> <p>Naast landbouw in de eigenlijke zin van het woord zijn de volgende activiteiten eveneens toegelaten: verkoop van eigen landbouwproducten, zorgboerderijen en landbouweducatie voor zover dat een integrerend deel uitmaakt van een leefbaar bedrijf, waterverzamelbekken op niveau van het bedrijf, kleinschalige werken om erosie te vermijden of te bestrijden</p> <p>De volgende constructies zijn evenwel toegelaten en worden niet als gebouwen en gelijkaardige constructies beschouwd: schuilhokken, plastic tunnels die tijdelijk geplaatst worden ...</p> <p>Bebossing in agrarisch gebied: vergunningsplichtig op grond van artikel 35 van het Veldwetboek. Vergunningsaanvragen voor permanente bebossing moeten met de nodige omzichtigheid beoordeeld worden aangezien met dit ruimtelijk uitvoeringsplan het gebied bestemd wordt voor de landbouw. Dit geldt in mindere mate voor tijdelijke bebossing.</p> <p>Natuurbehoud, landschapszorg en recreatief medegebruik zijn ondergeschikte functies in het agrarisch gebied. Ondergeschikt betekent 'van betrekkelijk minder grote betekenis'.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bedrijfswoning of – zetel is vergunbaar. - Verwante activiteiten toegelaten. 	<p>Een landbouwbedrijfszetel mag alleen de noodzakelijke bedrijfsgebouwen en de woning van de exploitanten bevatten, alsook verblijfsgelegenheid, verwerkende en dienstverlenende activiteiten voor zover die een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaken.</p> <p>Voor zover ze door hun beperkte impact de realisatie van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen, zijn de volgende werken, handelingen en wijzigingen eveneens toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur, gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief of recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer; • permanente stallingen voor grote weidedieren: afhankelijk van de (schoft)hoogte van het dier, 10 à 15m² stallingoppervlakte per weidedier met een maximum van 60m² per hectare, 5 à 15m² voederberging (stro + hooi) per dier (groter toegelaten indien onder het hellende dak) met één bouwlaag (plat dak, hellend- of zadeldak. • permanente stallingen voor kleine weidedieren met ca. 2m² stallingoppervlakte per dier, met een maximum van 40m² per hectare en een kleine voederberging (stro + hooi) per stal; zo mogelijk te voorzien onder het hellend dak. • het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen; • de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en de landschapswaarden.

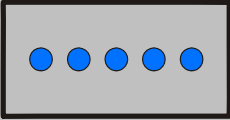
Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen met betrekking tot de bestemming</p> <p>Conform de bepalingen van het GRS zou er een nabestemming 'natuur' aan deze zone dienen gekoppeld te worden. Echter, aangezien het hier louter om een smalle strip gaat, die gecorrigeerd wordt ten aanzien van het gewestplan, is het opleggen van een nabestemming niet relevant en wordt deze zone omgezet naar een zone voor landelijk woongebied.</p> <p>Het gebied sluit aan bij het landelijk woongebied zoals aangeduid op het vigerend gewestplan.</p> <p>Dit is een gebied waarin wonen, landbouw en aan het wonen verwante activiteiten samen voorkomen. Activiteiten in het gebied voor wonen en agrarische productie moeten beoordeeld worden op hun verenigbaarheid met hun omgeving wat schaal en ruimtelijke impact betreft (dit geldt dus voor alle toegelaten activiteiten, ook het wonen).</p> <p>De beoordeling van de verenigbaarheid zal in de praktijk sterk verschillen. Voor werken met een beperkte ruimtelijke impact of een beperkte schaal zal de beoordeling beknopt blijven. Voor grote werken of werken met bijvoorbeeld een grote mobiliteitsimpact zal de beoordeling uitgebreider moeten gebeuren.</p> <p>De beoordeling gebeurt door de vergunningverlener. Het aanvraagdossier moet dus afhankelijk van de beoogde ingreep, de nodige elementen bevatten om de beoordeling mogelijk te maken.</p>	<p>- Hoofdbestemming is wonen en landbouw.</p>	<p>Artikel 13. Zone voor landelijk wonen.</p> <div data-bbox="1352 368 1581 488" style="text-align: center;">  </div> <p>Het gebied is bestemd voor wonen, landbouw, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten en aan het wonen verwante activiteiten. Onder aan het wonen verwante activiteiten worden verstaan: handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, socio-culturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen en valt onder categorie 1, wonen.</p>
<p>Algemene bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>In dit gebied voor wonen en voor landbouw zal telkens aan de hand</p>	<p>- Landelijk wonen.</p>	<p>1. Inrichting als woongebied.</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie</p>

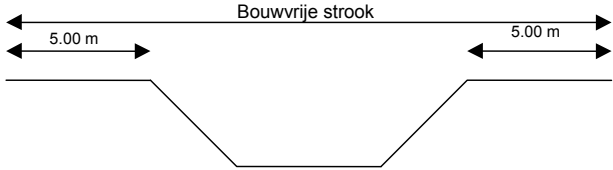

Informatief	Essentiële aspecten	Verordenend
<p>Toelichting bij de gewenste ordening</p> <p>van het tweede lid kunnen worden nagegaan welke vergunningen kunnen worden afgeleverd zonder het evenwicht in het gebied te schaden.</p> <p>Van zodra er woningen in de zone voor landelijk wonen worden afgebroken, krijgen de gronden die niet meer in gebruik zijn als zone voor landelijk wonen, de bestemming natuurgebied, aansluitend bij het achterliggende natuurgebied. Bij de inrichting van het natuurgebied is de gewestplanbestemming Natuurgebied terug van kracht conform de bepalingen van het vigerende gewestplan.</p>	<p>- Verenigbaar met de omgeving.</p> <p>- Nabestemming natuur.</p>	<p>Stedenbouwkundige voorschriften</p> <p>van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft, verenigbaar zijn met de omgeving.</p> <p>Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de relatie met de in de omgeving aanwezige functies; • de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers; • de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid; • de relatie met de in de omgeving van het woongebied vastgelegde bestemmingen. <p>2. Inrichting als Natuurgebied.</p> <p>Bij de inrichting van het natuurgebied zijn de voorschriften conform de gewestplanbestemming natuurgebied terug van kracht conform de bepalingen van het gewestplan.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bepalingen met betrekking tot bestemming</p> <p>Het gebied is gelegen in de landschappelijk waardevolle Demervallei en is volgens de watertoetskaarten effectief overstromingsgevoelig en grondwaterstromingsgevoelig. In dit opzicht wordt deze zone bijkomend bestemd als een gecontroleerd overstromingsgebied. Waterbeheersing is een nevensgeschikte functie in dit gebied.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Natuurgebied. - Gecontroleerd overstromingsgebied. 	<p>Artikel 14. Zone voor water en natuur.</p>  <p>Het gebied valt onder categorie 7, overig groen, en is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en voor de controle van de Demer tegen ongewenste overstromingen. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>In het natuurgebied is de hoofdfunctie natuur. Recreatief medegebruik betekent niet dat bepaalde zones in het gebied niet afgeschermd kunnen worden omwille van de natuurwaarde of private tuinen.</p> <p>Werken die de algemene bestemming niet in gedrang brengen, zijn werken van een eerder beperkte omvang die een invloed hebben die in de totaliteit van het te beschouwen gebied niet significant is.</p> <p>Werken en handelingen in functie van behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen zijn bv. hermeandering, verbreden of herinrichten van de bedding, herwaarderen winterbed, vertragen waterstroomsnelheid, structuurvariatie in oevers en bedding...</p> <p>Werken en handelingen in functie van het verbeteren van de waterkwaliteit zijn bv. buffering van waterlopen tegen vervuiling...</p> <p>Werken en handelingen in functie van het verbeteren van de verbindingsfunctie van waterlopen zijn bv. het opheffen van barrières, behoud van ruimte voor de ontwikkeling van natuurwaarden...</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Instandhouding van natuur & waterbergend vermogen. - Gerichte infrastructuur toelaten. 	<p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van natuur, het natuurlijk milieu en van landschapswaarden, alsook werken die nodig zijn voor het realiseren van werken in het kader van natuurtechnische milieubouw en nodig voor het in stand houden van de waterloop, zijn vergunbaar.</p> <p>Voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht niet overschreden wordt, alsook de realisatie van de algemene bestemming van het gebied niet in het gedrang komt, zijn in kader van de ondergeschikte functies zoals recreatief medegebruik en waterbeheersing, volgende werken, handelingen en wijzigingen toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het behoud en herstel van waterbergend vermogen van de Demer; • Het behoud en herstel van structuurkenmerken van de Demer, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie; • Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden; • Het beveiligen van vergunde of vergund geachte gebouwen of infrastructuren tegen overstromingen; • Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur voor het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor het onderhoud, educatief of

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>In functie van het behoud, het herstel en de ontwikkeling (aanleg, inrichting, onderhoud...) van specifieke overstromingsgebieden zijn specifieke infrastructuur hiervoor zoals dijken, stuwen, pompinstallaties... toegelaten. Zuiveringsinfrastructuur zoals RWZI's of collectoren vallen niet onder de toegelaten werken, handelingen en wijzigingen.</p> <p>De overige functies in rivier- en beekvalleien moeten de natuurlijke dynamiek en het waterbergend vermogen van dit watersysteem respecteren. De stroomgebiedbeheersplannen en de (deel)bekkenbeheersplannen worden als afwegingselement gehanteerd bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen voor werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en wijzigingen.</p> <p>Vergunningsaanvragen worden onderworpen aan een watertoets in de zin van het decreet van het integraal waterbeleid.</p> <p>Het aanbrengen van infrastructuur voor het beheer van het gebied is mogelijk. Die infrastructuur zijn ondermeer: veekerende rasters, het bouwen van schuilplaatsen voor dieren die ingezet worden bij het beheer van het gebied.</p> <p>In het gebied zijn uitsluitend gebouwen toegelaten die noodzakelijk zijn voor het beheer van of het toezicht op het betrokken natuurgebied en de private tuinzones, op voorwaarde dat ze niet gebruikt worden voor woonverblijf. Het gaat om constructies met beperkte omvang en zijn landschappelijk inpasbaar.</p> <p>Ter hoogte van de vallei dient ruimte vrijgehouden worden om de Demer te kunnen onderhouden. In deze ruimte worden geen constructies of beplantingen opgericht die het onderhoud van de Demer onmogelijk maakt.</p>		<p>recreatief medegebruik, waaronder het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd onderhoudsvoertuigen;</p> <ul style="list-style-type: none"> Het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande openbare wegen en nutsleidingen. Bestaande openbare wegen en nutsleidingen kunnen verplaatst worden voor zover dat noodzakelijk is voor de kwaliteit van het leefmilieu, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu, de openbare veiligheid of de volksgezondheid.
<p>Bepalingen met betrekking tot het beheer</p>		<p>Het beheer van dit gebied dient te gebeuren volgens een behoorlijk natuurbeheer.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bepalingen met betrekking tot bestemming</p> <p>Deze zone beslaat de tuinen van de woningen in de Oudestraat. Wanneer de brug eenmaal gerealiseerd is, zou er volgens de gewestplanbestemming een klein aandeel agrarisch gebied ingesloten worden. Voor deze ingesloten hoek wordt er hier een planologische oplossing geboden, conform het huidige en eigenlijke grondgebruik. Het gaat hier immers om tuinen van woningen die zich aan de Oudestraat bevinden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bestemmen als private tuinzone. 	<p>Artikel 15. Zone voor tuinen.</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 60px; height: 60px; margin: 0 auto; background-color: #90EE90; display: flex; align-items: center; justify-content: center; font-size: 2em; font-weight: bold;">T</div> <p>De zone voor tuinen is bestemd voor de aanleg van privé-tuinen en valt onder categorie 07, Overig groen.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>Bij de inrichting van de tuinzone moet het aandeel groen ten opzichte van tuinzone minimaal 80 % zijn om het typische groene karakter van de woonomgeving te waarborgen. Ook de beplantingskeuze moet de landschappelijke integratie bevorderen.</p> <p>In de overige onbegroende zones van de tuinzone zijn er ook bijgebouwen toegelaten voor eventueel berging van voertuigen en onderhoudsmateriaal of voor uitvoering van hobbylandbouw zoals schuilhokken en kleine serres. Deze constructies worden opgetrokken in duurzame materialen die in harmonie zijn met de materialen van het hoofdgebouw.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Groenterreinindex vastleggen. - Inheemse beplanting. - Bijgebouwen vergunbaar en verenigbaar met de tuininrichting. 	<p>De groenterreinindex van de tuinen is minimaal 0,8. De samenstelling van het plantenmateriaal dient voor 80% te gebeuren op basis van inheemse plantensoorten zodat het effect een landschappelijke integratie bevordert. Het optrekken van gebouwen is verboden, uitgezonderd bijgebouwen zoals hierna aangegeven.</p> <p><u>Bijgebouwen.</u> Bijgebouwen aansluitend op het hoofdgebouw betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maximaal één bouwlaag en één bouwlaag in een dakverdieping; - Met uitzondering van lessenaardaken en afgeknotte daken is de dakvorm vrij; - Een volledige afwerking in een volwaardig gevelmateriaal. <p>Wachtgevels zijn verboden.</p> <p>Vrijstaande bijgebouwen betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Één bouwlaag; - Met uitzondering van lessenaarsdaken is de dakvorm vrij; <p>De afstand tussen een vrijstaand bijgebouw en de perceelsgrenzen is minimum 2.00m, tenzij anders overeengekomen met de betrokken aanpalende eigenaar.</p> <p><u>Afsluitingen</u> De afsluitingen hebben een maximale hoogte van 2.00m en worden afgewerkt in of een levende haag, of een draadafsluiting al dan niet voorzien van begroeiing.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Bepalingen met betrekking tot bestemming.</p> <p>In functie van een duurzaam beleid is een éénduidig beheer van de waterlopen noodzakelijk. Hierbij wordt in kader van verweving met het omliggend landschap een natuurlijk beheer, vooropgesteld.</p> <p>Alle werken die uitgevoerd worden aan de waterloop, op uitzondering van de onderhoudswerken uitgevoerd door de beheerder, zijn onderworpen aan een machtiging van de deputatie.</p>	<p>- Traject indicatief aangeven voor de bestaande waterloop.</p>	<p>Artikel 16. Tracé voor waterloop (indicatieve aanduiding).</p>  <p>Deze zone valt onder categorie 06, Reservaat en Natuur en betreft het indicatieve tracé van de waterloop. Het indicatief tracé werd aangeduid op het grafisch plan.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting.</p> <p>Hier wordt verwezen naar artikel 17 van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen.</p>	<p>- Minimumafstand ten behoeve van bouwvrije zone rond de beek.</p>	<p>Het tracé werd aangeduid op maximum 5.00 m van de as van de waterloop. Het inbuizen van de waterloop wordt beperkt tot een strikt minimum.</p> <p>De aanleg van oversteekplaatsen in de vorm van brugjes over de waterlopen is mogelijk waarbij er steeds rekening mee gehouden wordt dat de waterloop duidelijk in beeld moet worden gebracht.</p> <p>De minimumafstand voor het oprichten van gebouwen, vaste constructies en vaste beplantingen tot de <u>taludinsteek van de waterloop/rand van de overwelving</u> moet vijf meter bedragen zowel op de linker- als de rechteroever zodat het recht van doorgang, het afzetten van ruimingsproducten en het onderhoud van de waterloop gewaarborgd blijft conform de vigerende wetgeving.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot beheer.</p> <p>De Hagebeek is een waterloop van tweede categorie. Een éénduidig en natuurlijk beheer is wenselijk.</p>	<p>- Beheer duidelijk opstellen.</p>	<p>De waterlopen worden als één ruimtelijk geheel beheerd door één beheerder. Een natuurlijk beheer wordt vooropgesteld.</p>

Informatief	Verordenend	
Toelichting bij de gewenste ruimtelijke context	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Een bouwvrije zone heeft als doel een zone omheen de waterweg voor erfdienstbaarheid in te richten. Deze erfdienstbaarheid wordt opgelegd in kader van onderhoud en beheer van de waterloop.</p> 	<p>- Bouwvrije zone langsheen waterweg vastleggen.</p>	<p>Artikel 17. Zone non-aedificandi (overdruk).</p>  <p>In het gebied geldt een verbod om gebouwen en constructies op te richten. Overwelvingen in functie van wegenis zijn vergunbaar.</p> <p>In deze bouwvrije zone van 5.00m vanaf de kruin van de waterloop zijn enkel werken en handelingen toegelaten die passen binnen het beheer van het watersysteem en overstromings- en natuurgebied.</p> <p>Gebouwen en gelijkaardige constructies, beplantingen en afsluitingen die dit functioneren verhinderen zijn niet toegelaten. Bestaande en vergunde gebouwen kunnen behouden blijven.</p> <p>Alle handelingen en werken die de landschappelijke en natuurlijke waarde van de waterloop en zijn oevers bevorderen en ondersteunen, zijn toegelaten.</p>

TITEL III: BIJLAGEN.

1 BIJLAGE 01.

1.1 MER SPARTACUS LIJN 01: SAMENVATTING

Mei 2008



THV Limburg Mobiel
Limo • Ilgataan 23 • 3500 Hasselt
T: 011 28 86 00 • F: 011 28 86 20

NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING MER SPARTACUS LIJN 1



→ HASSELT-MAASTRICHT

→ DE LIJN



■ OPDRACHTGEVER:	WVM De Lijn Motstraat 20 2800 Mechelen	■ UITVOERDER:	Limo THV Limburg Mobiel Ilgataan 23 3500 Hasselt
■ CONTACTPERIODE:	Ben Veraart	■ Afwerkings:	Mei 2008
■ U. nr.:		■ O. nr.:	06/spa012/oorMER
■ Status:	NTS MER Versie 20080501		

COLOFON

<u>Titel:</u>	Niet-technische samenvatting MER Spartacus Lijn 1: Hasselt – Maastricht
<u>Jaar van uitvoering:</u>	2005-2008
<u>Opdrachtgever:</u>	WVM De Lijn Motstraat 20 2800 Mechelen www.delijn.be
	
<u>Contactpersoon opdrachtgever:</u>	Ben Veraart Tel 03/205 62 22 E-mail: ben.veraart@delijn.be
<u>Opdrachthouder:</u>	Limo – THV Limburg Mobiel Ilgataan 23 3500 Hasselt Tel: 011/28 86 00 Fax: 011/28 86 20
	
	Coördinatie MER: Gert Van de Genachte, Jeroen Mentens Tel: 013/35 55 70 e-mail: gvandegenachte@arcadisbelgium.be mentens@arcadisbelgium.be
<u>Auteurs:</u>	Jeroen Mentens, Gert Van de Genachte, Marc Schepers, Peter Brogt, Olivier Seis, Chris Neuteleers, Dirk Engels, Miska Indeherberg, Ann Van Wauwe, Francis Vansina, Jorg Lambrechts, Michaël Verheyde, Annick Vanhyfte, Linde Vertriest

1. Effectbespreking per effectgroep (p12) .

1.1 Direct ruimtebeslag.

1.1.1 Effecten van direct ruimtebeslag.

Natuur.

Deze effectgroep kan relevant zijn voor alle voorkomende soorten en ecotopen. Met betrekking tot de aanwezige vegetaties worden enkel de belangrijkste ecotoopverliezen vermeld. Daarnaast wordt een bijkomende toetsing gedaan in habitatrictlijngebieden i.v.m. het verlies van aangemelde habitats. Waar relevant wordt niet enkel het direct ruimteverlies door de sneltram beschouwd maar wordt ook de afgeleide inname door de eventuele kapping van bomen langsheen het tracé besproken.

Ter hoogte van de universiteitscampus neemt het basistracé ongeveer 1,1 ha aan waardevolle tot zeer waardevolle ecotopen in beslag. Bij de variant langs de Demer ligt deze totaaloppervlakte hoger doch hieronder vallen minder zeer waardevolle habitats. Het eigenlijk effectieve verlies ter hoogte van de bundeling met de NMBS-lijn 34, situeert zich in de zone naast het huidige talud. De meest waardevolle types bevinden zich in de moerassige/natte sfeer. Deze vegetaties hebben een hogere waarde dan de struweelvegetatie waardoor ze vervangen worden. De impact van het sneltramtracé op de vegetaties is matig negatief. Het extra verlies aan zeer waardevolle vegetaties ten gevolge van de aanleg van het fietspad is quasi gelijk aan het verlies aan zeer waardevolle vegetaties door het volledige sneltramdeel dat parallel aan de bestaande spoorlijn ligt. De impact van deze delen fietspad is relatief gezien hoog door enerzijds de ligging in de waardevolste zones en anderzijds het feit dat het fietspad nauwelijks op de bestaande spoortalud ligt maar er naast. Dit effect wordt matig negatief beoordeeld.

De impact op het habitatrictlijngebied "Jekervallei en bovenloop van de Demer" is beperkt.

Ook in het habitatrictlijngebied 'Overgang Kempen- Haspengouw' wordt de directe impact op vegetaties slechts licht negatief beschouwd. De indirecte impact door de eventuele noodzaak om een zone rondom de sneltramlijn boomvrij te maken heeft daarentegen een potentieel hoge impact. Naast de sneltramlijn zijn zowel eiken-haagbeukenbos aanwezig als het Europese habitattypen "bossen op alluviale grond met *Alnion glutinosa* en *Fraxinus excelsior*". Dit is een significant negatief effect. Indien de beheerder (ANB) het ecologisch verantwoord (en bijgevolg juridisch mogelijk) acht, kan er door de beheerder overwogen worden om over een grotere breedte bomen om te zetten naar struweel. Dit zal de veiligheid van het sneltramgebruik in stormweer ten goede komen.

2. Bespreking van referentiesituaties en ontwikkelingsscenario's (p 8).

2.1 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

Het spoortracé doorkruist verschillende traditionele landschappen:

- Demervallei (921043)
- Demerland (330010)
- Krijtland van Millen (620040)
- Maasvlakte en het terrassenland (410000)

In de landschapsatlas worden gebieden aangeduid met een hoge waarde aan gaafheid (ankerplaatsen) of grote concentratie aan relictzonen (relictzones). Het tracé kruist de ankerplaats 'kastelen van Groenendaal en Zangerhei' de relictzones 'bossen en kasteelparken te Munsterbilzen' 'Krijtland van Millen' en 'Beverst-Spurk'.

Volgende lijnrelicten worden gekruist:

- Demer en afgesloten meanders;
- Dreef Kasteel Groenendaal;
- Albertkanaal;
- Kanaal Briegden-Neerharen

Tot slot zijn er ook een aantal beschermde dorpsgezichten en landschappen in het projectgebied terug te vinden. In Diepenbeek loopt het tracé op de rand van het beschermd dorpsgezicht van de Sapittelmolen. Op het grondgebied van Bilzen doorsnijdt het tracé het beschermde landschap van het Kasteel van Schoonbeek en het beschermde landschap Groenendaal-Zangerheide.

Het gebied is rijk aan archeologische sites. De zone waar zich direct verlies van archeologisch erfgoed voor kan doen ten gevolge van de aanleg van de spoorlijn bevindt zich tussen het station van Hasselt en Spurk. Verder zijn tussen Bilzen en Lanaken een aantal vondplaatsen uit Romeinse tijd en ouder.

2 BIJLAGE 02: COLLEGE BESLISSING.



Provincie LIMBURG
Stad BILZEN
Zitting van

UITTREKSEL UIT HET REGISTER VAN BERAADSLAGINGEN VAN HET COLLEGE VAN DE BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

AANWEZIG:

Onderwerp:

RUP Molenstraat: compensatie voor omzetting natuurgebied

Referte:

RUP201104lco/comp

Het schepencollege,

In het kader van het gemeentelijk RUP Molenstraat gaat het schepencollege akkoord om de volgende herbestemmingen op te nemen in het gemeentelijk RUP Molenstraat en de bijhorende MER-screening:

- de omzetting van 69,24 are natuurgebied, deels in zone voor landelijk wonen (delen van voortuinen aan de Nijverheidsstraat + Nijverheidsstraat, tot aan grens gewestelijk RUP Spartacus), deels in zone voor weginfrastructuur en in bufferzone (delen van percelen 266R, 264B, 305N, 263B, 261A, 258C).
- de omzetting van 65,88 are agrarisch gebied (delen van percelen 201/02A, 201E, 201F, 200A, 199A, 198A) naar natuurgebied, ter compensatie van de omzetting van natuurgebied, op voorwaarde dat voor perceel 201E een overgangsbepaling wordt voorzien met betrekking tot het huidige grondgebruik als moestuin.
- de omzetting van 17,44 are natuurgebied naar agrarisch gebied, met name delen van percelen 278A2 en 279F in functie van het deels zonevreemde landbouwbedrijf aldaar gelegen.
- de omzetting van 18,28 are agrarisch gebied naar natuurgebied, met name delen van percelen 268E en 266R (akkoord van beide eigenaars bijgevoegd).

Namens het schepencollege,

Voor eensluidend afschrift,

De secretaris,
Kristien Schoofs

De burgemeester,
Johan Sauwens

3 BIJLAGE 3: TOELICHTING ADVIES DEPARTEMENT LANDBOUW EN VISSERIJ

Toelichting bij advies Screening RUP Molenstraat Bilzen

Op basis van de landbouwgegevens werd onderstaande huiskavel (rode lijn) geregistreerd bij een actief landbouwbedrijf, gelegen aan te Kuilemweg 19. Volgens het gewestplan is circa 70% van deze huiskavel gelegen binnen natuurgebied. Deze percelen zijn momenteel in professioneel landbouwgebruik zoals enerzijds blijkt uit de onderstaande orthofoto en anderzijds op basis van de verzamelaanvraag (= verplichte jaarlijkse registratie van landbouwpercelen door de landbouwer.)



Gezien het betreffende RUP "Molenstraat" een herbestemming inhoudt van herbevestigd agrarisch gebied is de omzendbrief RO2010/01 van toepassing. Hierbij geldt als algemeen uitgangspunt dat de overheid die een planningsinitiatief neemt om de bestemming van een herbevestigd agrarisch gebied te wijzigen in de mate van het mogelijke en bij voorkeur binnen hetzelfde planningsinitiatief, de nodige acties opneemt om het planologisch evenwicht te herstellen. Prioriteit gaat daarbij naar acties om zonevermeende landbouw zone-eigen te maken (waarbij niet-agrarische bestemmingen in landbouwgebruik herbestemd worden naar agrarisch gebied), verder "planologische ruil" genoemd.

Vanuit landbouwkundig standpunt wordt hierbij gestreefd naar landbouwstructuren die een betekenisvolle meerwaarde hebben voor de lokale landbouwstructuur. Het voorgestelde betreft een huiskavel waarvan de herbestemming van natuurgebied naar agrarisch gebied zeer cruciaal is met betrekking tot de bemestingsnormen, afstandregels bij eventuele bedrijfsuitbreiding.

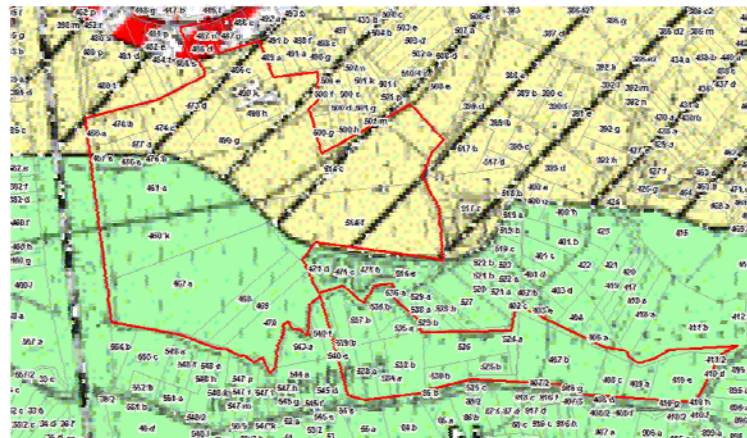
Perceelgegevens

Gelet op de bovenstaande luchtfoto is hier een normaal landbouwgebruik mogelijk. De percelen worden hoofdzakelijk gebruikt als graslanden en akkers voor de teelt van voedergewassen (o.a. maïs). Het is dan ook wenselijker deze percelen te herbestemmen naar agrarische zone dan elders kleinere percelen met marginale landbouwwaarde te herbestemmen.

De voorgestelde percelen worden in volgorde van gewenste herbestemming gerangschikt. De betreffende percelen zijn kadastraal gekend onder de nummers:

Hoge prioriteit: 1e Afdeling (Bilzen), Sectie C, nr: 461a, 460k, 467a, 468, 469, 47D.

Lagere prioriteit: 1e Afdeling (Bilzen), Sectie C, nr: 540f (deelf), 539h, 538a, 534a, 533b, 535a, 536b, 537b, 530b, 526, 524a, 407b, 408c en 410a.



De voorgestelde oppervlakte is echter veel groter dan het ingenomen agrarisch gebied in het RUP "Molenstraat" te Bilzen. Deze ruimere herbestemming van natuurgebied naar agrarisch gebied kan een ruimtelijke oplossing bieden voor de langere termijn en ook compensatie worden in toekomstige RUP's waarbij nog herbevestigd agrarisch gebied wordt ingenomen. Op deze manier kan ook het gestroffen HAG dat in kader van het provinciaal RUP "Afbakening Meinstedelijk gebied Bilzen", recent werd herbestemd naar woongebied, gecompenseerd worden.

4 BIJLAGE 4: INTEGRAAL ADVIES DIENST MER

Vlaamse overheid



ASTÉ

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

AANGETEKEND	DATUM	05/03/12
	GEZIEN	09/01/03

Stadsbestuur Bilzen
Daken Paquayplein 1
3740 Bilzen

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel. 02 553 80 79
Fax 02 553 80 75
www.mervlaanderen.be

uw bericht van 21 februari 2012 uw kenmerk 0912-09080 ASTE/LCAR ons kenmerk LNE/MER/OHPL0879/2012 bijlagen 1

vragen naar / e-mail Peter.beusen@lne.vlaanderen.be telefoonnummer 02 553 02 06 datum 01 MAART 2012

Betreft: Onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP "Molenstraat" te Bilzen

Beslissing plan-MER-plicht*

Geachte heer, mevrouw,

Met de brief van 21 februari 2012, ontvangen op 22 februari 2012, heeft het studiebureau Grontmij in uw opdracht de dienst Mer gevraagd om een beslissing te nemen over de opmaak van een plan-MER voor bovenvermeld RUP. Het dossier is onder het nummer OHPL0879 behandeld.

Door een arrest van het Hof van Justitie van 24 maart 2011 moet voor de bepaling van de project-m.e.r.-plicht niet enkel getoetst worden aan bijlage I en II, maar moet ook rekening gehouden worden met de bijlage van omzendbrief LNE 2011/1 van 22 juli 2011. Voorliggend RUP vormt inderdaad niet het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I of bijlage II van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, maar wel voor een project opgesomd in de bijlage bij omzendbrief LNE 2011/1, namelijk voor de rubriek 10c en/of 10h van de bijlage bij de omzendbrief. Het RUP bepaalt ons inziens echter duidelijk het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau (ongeveer 4 ha), en is derhalve screeningsgerechtigd.

Volgens het dossier heeft het RUP tot doel een aantal bestemmingswijzigingen door te voeren om de sluiting van twee overwegen, de constructie van een nieuwe brug over de spoor- en sneltramlijn, de inrichting van een op- en afstaphalte en de realisatie van een randparking toe te laten.

Het screeningsdossier bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante milieudisciplines besproken.

De uitgebrachte adviezen bevatten diverse opmerkingen op het onderzoek naar de milieueffecten:

- De afdeling duurzame landbouwontwikkeling vraagt dat voldoende maatregelen genomen zouden worden om bijkomende wateroverlast n.a.v. extra verharding binnen het plangebied op te vangen zodat deze zeker niet afgewenteld wordt op het naastliggende agrarisch gebied.
- De gewestelijk erfgoedambtenaar is van mening dat in de screeningsnota op geen enkele wijze onderzocht wordt welke effecten het totale project op het aanwezige erfgoed heeft.

Gezien zulke effecten op het bestaande landschap en zijn erfgoedkenmerken –en waarden toch verwacht kunnen worden, dient dit nader onderzocht te worden.

- De afdeling Operationeel Waterbeheer van de VMM is van mening dat het aspect water uitermate summier behandeld wordt in de screeningsnota, zeker gezien de overstromingsproblematiek in het gebied. De impact op het overstromingsregime moet beter bekeken worden, er moet duidelijk aangegeven worden dat ophogingen binnen het effectief overstromingsgevoelig gebied niet zijn toegelaten en enkel wanneer dit strikt noodzakelijk is, mogen worden uitgevoerd (mits compensatie), en tenslotte moet duidelijk aangegeven worden of er al dan niet harde bestemmingszones worden voorzien in overstromingsgebied.

De initiatiefnemer heeft vervolgens de screeningsnota op een herkenbare wijze aangepast. Er werd voldoende invulling gegeven aan de opmerkingen en/of een voldoende motivering gegeven voor het niet volgen van de opmerkingen.

Rekening houdend met het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn.

U dient de screeningsnota samen met deze beslissing te voegen bij het (voor)ontwerp van RUP. Wij vragen dit te doen voorafgaand aan de organisatie van de plenaire vergadering en uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het plan.

U moet via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be) en op het gemeentehuis.

Deze beslissing van de dienst Mer doet enkel een uitspraak over de noodzaak tot opmaak van een plan-MER. Met de huidige beslissing wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de beoordelingsruimte die het departement LNE heeft in het kader van de planprocedure, waarbij zij optreedt als adviserende instantie op het voorontwerp.

Met vriendelijke groet,

Ann Theunissen
Diensthoofd dienst Mer

Cc: Grontmij Belgium, t.a.v. Ann Steegmans, Herckenrodesingel 101, 3500 Hasselt

* Zoals gesegele in titel IV, Hoofdstuk II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), BS 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd (plan-m.e.r.-decreet) en in het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's, BS 7 november 2007 (plan-m.e.r.-besluit).



ASTE

AANGETEKEND
Stadsbestuur Bilzen
Deken Paquayplein 1
3740 Bilzen

DATUM	30/04/12.
GEZIEN	
	09/08/03.

Departement Leefmilieu, Natuur
en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel.: 02 - 553 80 79
Fax: 02 - 553 80 75
www.mervlaanderen.be

uw bericht van 12 juli 2012	uw kenmerk 1812-09080 ASTE/LCAR	ons kenmerk LNE/MER/SCRPL10234/ 2012/	bijlagen /
---------------------------------------	--	--	----------------------

vragen naar / e-mail Peter Beusen Peter.beusen@lne.vlaanderen.be	telefoonnummer 02 553 02 96	datum 23/07/2012
---	---------------------------------------	----------------------------

Betref: Onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP "Molenstraat" te Bilzen

Beslissing plan-MER-plicht'

Geachte heer, mevrouw,

Via de brief van Grontmij van 12 juli 2012, ontvangen op 13 juli 2012, vraagt u de dienst Mer een beslissing te nemen over de plicht tot opmaak van een plan-MER. Het dossier is onder het nummer SCRPL10234 (voorheen OHPL0879) behandeld.

De dienst Mer heeft op 1 maart 2012 reeds een ontheffing van de plan-MER-plicht toegekend aan het RUP "Molenstraat" te Bilzen. Op de plenaire vergadering van het RUP werd echter besloten om het RUP nog in beperkte mate uit te breiden; een aantal percelen met de huidige bestemming "agrarisch gebied" zullen bijkomend ingekleurd worden als "zone voor tuinen". De milieueffecten van die bijkomende inkleuring werden echter nog niet onderzocht in dossier OHPL0879 en dus was er ook nog geen ontheffing van de plan-MER-plicht verkregen voor die percelen. Die milieueffecten werden nu beschreven in een "aanvullende screeningnota" die opnieuw ter advies voorgelegd werd aan de adviesinstanties.

De doelstelling en reikwijdte van het voorliggende plan (i.e. bijkomende inkleuring van een aantal percelen als "zone voor tuinen") worden beschreven in de "aanvullende screeningsnota".

Het voorliggende plan komt -zoals bepaald in de beslissing van de dienst Mer van 1 maart 2012 in dossier OHPL0879- uiteraard nog steeds in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Het screeningsdossier (bestaande uit de screeningsnota en de adviezen) bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante milieudisciplines voldoende besproken.

Alle instanties zijn van mening dat de effecten op het milieu correct en voldoende beschreven zijn. De uitgebrachte adviezen bevatten geen elementen waaruit de dienst Mer kan besluiten dat het uitgevoerde onderzoek naar de aanzienlijkheid van de milieueffecten onvolledig of onjuist is.

Rekening houdend met het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan (i.e. bijkomende inkleuring van een aantal percelen als "zone voor tuinen") geen aanleiding

¹ Zoals geregeld in titel IV, Hoofdstuk II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), BS 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd (plan-m.e.r.-decreet) en in het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's, BS 7 november 2007 (plan-m.e.r.-besluit).

geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn.

U dient de screeningsnota samen met deze beslissing te voegen bij het (voor)ontwerp van RUP. Wij vragen dit te doen voorafgaand aan de organisatie van de plenaire vergadering en uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het plan.

U moet via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be) en op het gemeentehuis.

Deze beslissing van de dienst Mer doet enkel een uitspraak over de noodzaak tot opmaak van een plan-MER. Met de huidige beslissing wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de beoordelingsruimte die het departement LNE heeft in het kader van de planprocedure, waarbij zij optreedt als adviserende instantie op het voorontwerp.

Met vriendelijke groet,

Liesbeth Lelieur
Diensthooft dienst Mer

cc: Grontmij Belgium, Ann Steegmans, Herckenrodesingel 101, 3500 Hasselt