

ONTHEFFINGSDOSSIER

***Ontheffingsaanvraag inzake plan-MER-plicht voor het
RUP 'Forges de Clabecq' te Vilvoorde***



COLOFON

Opdracht:

ONTHEFFINGSDOSSIER
Ontheffingsaanvraag inzake plan-MER-plicht voor het RUP
'Forges de Clabecq' te Vilvoorde

Opdrachtgever:

Stad Vilvoorde
Stadhuis – Grote Markt
1800 Vilvoorde

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Posthofbrug 10
2600 Antwerpen

T : +32(0)3 221 55 00
F : +32 (0)3 221 55 01
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB

Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer:

2221243002/nve

Datum:

14 april 2011

status / revisie:

ontwerprapport

Vrijgave:

Jan Parys, Contract Manager

Projectmedewerkers:

Nonie Van Elst/ Projectleider / Adviseur
Paul Arts / Senior Adviseur
Overige deskundigen

© Antea Belgium nv 2011

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

INHOUD

1	INLEIDING	2
1.1	KADERING VAN HET VERZOEK TOT ONTHEFFING EN RELEVANTE REGELGEVING	2
1.2	VOORGESCHIEDENIS	3
2	BESCHRIJVING PLAN EN AFBAKENING PLANGEBIED.....	5
2.1	INITIATIEFNEMER	5
2.2	SITUERING PLANGEBIED.....	5
2.3	VERANTWOORDING PLANINVULLING	5
2.4	PLANINFORMATIE EN BESTEMMINGEN	6
2.5	TOETSING PLAN-MER-PLICHT.....	7
3	RELATIE TOT PLAN-MER VSGB.....	9
3.1	PROCEDURE.....	9
3.2	INDELING IN DEELZONES	9
3.3	METHODIEK IN HET MER	11
3.4	VERDER OPBOUW VAN DIT VERZOEK TOT ONTHEFFING	11
4	SAMENVATTING BESTAANDE TOESTAND EN EFFECTBEOORDELING PLAN-MER VSGB	12
4.1	VERKEER	12
4.2	GELUID.....	14
4.3	LUCHT	15
4.4	BODEM EN WATER	17
4.5	FAUNA EN FLORA	20
4.6	LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	20
4.7	MENS-RUIMTELIJKE ASPECTEN	20
4.8	ALGEMENE CONCLUSIE PLAN-MER VSGB RELEVANT VOOR DE CLUSTER/DEELZONE.....	21
5	AANDACHTSPUNTEN VOOR RUP FORGES DE CLABECQ.....	25
6	CONCLUSIE VERZOEK TOT ONTHEFFING	29
7	BIJLAGEN	30
7.1	BIJLAGE 1– FOTOREPORTAGE.....	30
7.2	BIJLAGE 2– KAARTEN RUP FORGES DE CLABECQ.....	32

1 Inleiding

1.1 Kadering van het verzoek tot ontheffing en relevante regelgeving

De stad Vilvoorde en WenZ wensen de site van de voormalige gasfabriek Forges de Clabecq aan de Slachthuisstraat in Vilvoorde - langsheen de Zenne & het kanaal – te ontwikkelen naar een gebied voor economische activiteiten en gemengde stedelijke functies als wonen, recreatie en gemeenschapsvoorzieningen. Ten behoeve van een bestemmingswijziging is de stad Vilvoorde bezig met de opmaak van een RUP.

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dient het Vlaams Stedelijk (Strategisch) Gebied rond Brussel te worden afgebakend. De Vlaamse Regering heeft hieromtrent een beslissing genomen op 20 februari 2009 waarin start werd gegeven voor de opmaak van een planMER en een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het plan-MER werd goedgekeurd op 11 juni 2010. Op 17 december 2010 stelde de Vlaamse Regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan GRUP 'afbakening VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' voorlopig vast. Het openbaar onderzoek hierover loopt momenteel tot midden april 2011.

Het plangebied is opgenomen als deelgebied in het goedgekeurd plan-MER VSGB. Op basis van dit plan-MER wenst de stad Vilvoorde een ontheffing van de plan-m.e.r.-plicht te bekomen door de opmaak van dit ontheffingsdossier en dit op basis van art 4.2.3 §3bis, §3ter en §3quater van het DABM (zoals gewijzigd op 8/5/2009).

2° een § 3bis, § 3ter en § 3quater worden ingevoegd, die luiden als volgt :

“ § 3bis. De administratie kan na een gemotiveerd verzoek van de initiatiefnemer van een voorgenomen plan of programma dat overeenkomstig § 2 of § 3 aan milieueffectrapportage moet worden onderworpen, dat voorgenomen plan of programma ontheffen van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage overeenkomstig artikel 4.2.5 tot en met 4.2.10.

Dat kan als de administratie oordeelt dat :

a) het voorgenomen plan of programma een uitwerking, wijziging, herziening of voortzetting inhoudt van een plan of programma, waarvoor reeds eerder een plan-MER werd goedgekeurd, en een nieuw plan-MER redelijkerwijze geen nieuwe of extra gegevens betreffende aanzienlijke milieueffecten kan bevatten; of

b) indien in het kader van andere rapportages of beoordelingen reeds een systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu gemaakt werd, die voldoet aan de essentiële kenmerken van een plan-MER zoals vermeld in artikel 4.1.4, § 2.

§ 3ter. Het gemotiveerd verzoek, vermeld in § 3bis, bevat ten minste:

- *1.een beschrijving en verduidelijking van het voorgenomen plan of programma, in voorkomend geval met een afbakening van het gebied erbij waarop het plan of programma betrekking heeft;*
- *2.in voorkomend geval de gegevens die de administratie nodig heeft om de bevoegde autoriteiten van de betrokken lidstaten, verdragspartijen en/of gewesten op de hoogte te kunnen brengen;*
- *3.de verantwoording voor het verzoek en alle relevante gegevens ter staving ervan.*

De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen betreffende de informatie die in het gemotiveerd verzoek opgenomen moet worden.

§ 3quater:

De administratie neemt binnen een termijn van dertig dagen na ontvangst van het verzoek, vermeld in § 3ter een beslissing. In voorkomend geval bevat de beslissing tevens de voorwaarden die eraan zijn verbonden. Indien de beslissing niet kan worden genomen binnen de hiervoor bedoelde termijn van dertig dagen brengt de administratie de initiatiefnemer hiervan schriftelijk op de hoogte binnen deze termijn. In die kennisgeving geeft de administratie aan wanneer de beslissing uiterlijk zal worden genomen....”

In deze ontheffingsnota wordt aangetoond dat op basis van DABM een dergelijke ontheffing kan worden verleend daar het plan een voortzetting en uitwerking inhoudt van het deelplan/deelzone zoals opgenomen in het plan-MER VSGB dat werd goedgekeurd door de dienst Mer. Een nieuw plan-MER zal redelijkerwijze geen nieuwe of extra elementen betreffende aanzienlijke milieueffecten kunnen bevatten.

1.2 Voorgeschiedenis

Tot 1914 bevond zich op een deel van de terreinen een leerlooierij. Later en tot 1985 werd een deel van het terrein gebruikt door een gasfabriek, met o.a. een opslag voor cokes en steenkool. In de tweede helft van de jaren tachtig werden de activiteiten stopgezet en werd de fabriek afgebroken, waarna het fabrieksterrein werd bedolven onder een laag zand van ongeveer 1 m dikte. Momenteel is het terrein braakliggend.

In 1989 werd een eerste bodemonderzoek uitgevoerd op het voormalige fabrieksterrein. In de volgende jaren werden door verschillende instanties en firma's onderzoeken uitgevoerd op de bodem en ondergrond. Aangezien er van de historische verontreiniging die werd aangetroffen een ernstige bedreiging uitging diende er een bodemsaneringsproject te worden opgesteld. Intussen is een bodemsanering op het terrein uitgevoerd en is de monitoring nog lopende.

De terreinen van de Forges de Clabecq zijn na het faillissement van de vennootschap Forges de Clabecq in beheer van Waterwegen en Zeekanaal WenZ gekomen. Wegens de ligging langs het Zeekanaal Brusse-Schelde is voor WenZ dan ook interessant het voormalige fabrieksterrein in ontwikkeling te brengen. Door de historische verontreiniging zoals vermeld werd een herontwikkeling lange tijd gehypothekerd.

Vermits het terrein dicht tegen het centrum van de stad Vilvoorde gelegen is, is een samenwerkingsverband aangegaan.

Het gewestplan voorziet sinds 17.07.2000 de site Forges de Clabecq voor een deel in watergebonden industriezone, een beperkt deel in bufferzone en een deel in woongebied.

Op 20.09.2000 werd tussen de nv Zeekanaal en de stad Vilvoorde een overeenkomst gesloten om in gemeenschappelijk overleg voor de site "Forges de Clabecq" in functie van de latere bestemmingen, rekening houdend met de laatste gewestplanwijziging, een visie te ontwikkelen en te vertalen naar een bijzonder plan van aanleg (nu ruimtelijk uitvoeringsplan).

Deze overeenkomst voorziet in:

- een terrein van ca 3 ha voor watergebonden terrein met kade en ontsluiting
- een terrein van ca 3.6 ha voor een KMO-zone
(de industriële zone bedraagt samen 6.85 ha)
- een terrein voor uitbreiding van de bestaande school van 0,64ha
- een terrein voor een recreatiezone (sportveld), parking en groen van 2,5ha
- een terrein als woonzone 0.25 ha

Op basis van deze afspraken wordt een voorontwerp-RUP opgemaakt. Dit RUP wordt verduidelijkt in §2 hierna.

Het concept voorontwerp-RUP is informeel teruggekoppeld met RWO en de provincie Vlaams-Brabant. Er is als randvoorwaarde vooropgesteld dat de Zenne open blijft en niet wordt overwelfd ten behoeve van kaai-infrastructuur op het kanaal.

2 Beschrijving plan en afbakening plangebied

2.1 Initiatiefnemer

Het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Vilvoorde is initiatiefnemer van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'RUP Forges de Clabecq' en bijgevolg ook van het verzoek tot ontheffing van de plan-MER-plicht.

2.2 Situering plangebied

Het plangebied situeert zich tussen het centrum van Vilvoorde en de industriezone van Vilvoorde, langsheen het Zeekanaal Brussel-Schelde. Het RUP wordt begrensd door de Slachthuisstraat – de Vestenstraat – de Marius Duchestraat – de Zenne en een braakliggend terrein.

De topografische kaart geeft geen actueel beeld van het plangebied.

Het orthofotoplan (zomeropname 2009) geeft een actueel beeld van de situatie in het plangebied.



Er wordt verder verwezen naar de situeringskaarten in bijlage.

Het terrein is in het verleden opgehoogd en ligt ca. 2,5 à 3m hoger dan het maaiveldniveau van de woningen in de Slachthuisstraat.

Een deel van het plangebied is reeds ingevuld, nl. de bewoning langs de straten rondom en de school voor bijzonder onderwijs.

De te ontwikkelen terreinen zijn in eigendom van WenZ. Er is een erfpacht-zone in zone voor recreatie/gemeenschapsvoorziening voor stad Vilvoorde en school KITO.

2.3 Verantwoording planinvulling

Zoals eerder geschreven heeft WenZ samen met de stad Vilvoorde in 2000 een akkoord gesloten rond de beoogde invulling van het terrein.

WenZ wenst op het terrein een zone voor watergebonden activiteit en voor kmo- en ambachtelijke bedrijven te ontwikkelen.

De stad heeft anderzijds nood aan een zone voor gemeenschapsvoorzieningen:

- Behoeftte aan bijkomende sportaccommodatie voor de stad en nood aan een grotere sporthal in functie van basketploeg Bavi.
- Behoeftte aan bijkomende terreinen voor uitbreiding van school KITO en/of van de reorganisatie van de schoolaccommodatie (mogelijks bundelen van de kleuter- en lagere scholen)
- Behoeftte aan stadsrandparking
- De schoolinfrastructuur in de stad wordt mogelijks herschikt, waarbij kleuter- en lager onderwijs gebundeld kan worden op de zone KITO + deels in het plangebied. Het middelbaar onderwijs zou dan een andere locatie toegewezen krijgen. Anderzijds is de optie ook nog open om een herschikking te doen van de huidige schoolinfrastructuur waardoor gebouwen of speelpleinen uitbreiden in het plangebied. Beslissing hierrond is nog niet genomen (optie erfpacht voor 5 jaar)

Verder is het open blijven van de Zenne een randvoorwaarde voor de ontwikkeling.

Zoals aangehaald was het terrein vervuild. De sanering is afgerond maar de monitoring is nog lopende. Er is gesaneerd tot op het niveau van de toekomstige gewenste invulling (RUP-bestemming).

Andere plannen met een mogelijke invloed op mobiliteit in de nabije omgeving:

- Op stapel staande stadsvernieuwingsprojecten elders in de stad hebben geen invloed op de verkeersafwikkeling van het plangebied. Ziekenuis AZ Jan Portaels zou in de toekomst mogelijk herlokalisieren naar de achterzijde van het station (onderhandelingen van de locatie/percelen nog lopende). Verder is WenZ in onderhandeling met Tessenderlo Chemie voor het verwerven van de aangrenzende gronden langs de Zenne (momenteel braakliggend) voor exploitatie van industriële activiteiten.

2.4 Planinformatie en bestemmingen

Het grafisch plan is opgenomen in Bijlage

Hierna volgt een opsomming van enkele elementen van belang bij de planvorming:

- Het woongebied langs de Slachthuisstraat en M. Duchéstraat wordt niet enkel bevestigd, maar tevens worden een aantal stedenbouwkundige mogelijkheden vooropgesteld waarbij via nieuw aan te leggen ontsluitingswegen er achteraan (auto)bergplaatsen zullen kunnen worden opgericht (garage op niveau opgehoogd terrein, berging op niveau maaiveld straat)
- Langs de achterzijde van de woningen wordt een zone voor ontsluitingsweg voorzien.
- Er is in de Slachthuisstraat ruimte voorzien om de straat verder in te vullen met woningen (zone recreatie/wonen).
- Het langwerpige gebouw dat het terrein insnijdt zal worden afgebroken en er wordt ruimte voorzien voor een doorsteek voor fietsers en voetgangers.
- Het woongebied wordt gebufferd ten aanzien van de zone voor economische activiteiten met een gemengde zone: openluchtrecreatie/gemeenschapsvoorzieningen.
- De Stedelijke School Buitengewoon Secundair Onderwijs in de Vestenstraat krijgt als bestemming zone voor gemeenschapsvoorzieningen (in plaats van woonzone).
- De stad voorziet de aanleg van een stadsrandparking voor 96 parkeerplaatsen (kaderend in het mobiliteitsplan). De aanleg ervan wordt verwacht eind 2011 voltooid te zijn.
- Er zal een zone voor wegenis worden aangelegd verbonden met de Vestenstraat, om het binnengebied en de stadsrandparking te ontsluiten.

- Aansluitend aan de school KITO wordt een zone voorbehouden (voorlopige optie gedurende 5 jaar) voor de uitbreiding en/of reorganisatie van respectievelijk KITO of het stedelijk kleuter- en lager onderwijs.
- Mogelijks zou op het terrein een welzijnscampus komen.
- Er zal een nieuwe sporthal kunnen worden aangelegd en nieuwe openlucht recreatie-sportinfrastructuur (zoals voetbal/tennisvelden).
- Voor industrie bakent het RUP een zone af voor watergebonden activiteiten en een zone voor kmo- en ambachtelijke bedrijven. De aard van de toekomstige bedrijven is nog niet gekend.
- De kmo-activiteiten liggen het dichtst bij de bestaande woonzones. Hier zou weinig hinder van uit mogen gaan. .
- De industriezone wordt ontsloten via een nieuw aan te leggen weg (reeds gepland door WenZ; bouwaanvraag wordt weldra ingediend).
- Het plan voorziet in een afbakening van een zone voor buffer. Hierin wordt een gracht aangelegd (op het terrein reeds aanwezig maar nog te optimaliseren) voor de buffering van hemelwater van de industriezone en van de recreatiezone (reeds gepland door WenZ; bouwaanvraag wordt weldra ingediend). Zowel WenZ als de stad Vilvoorde zullen instaan voor het onderhoud van de gracht en bufferzone.
- Op het kanaal ligt kaai-infrastructuur. De Zenne mag in geen geval dichtgemaakt worden. Overslag zal dienen te gebeuren met constructies over de Zenne.
- Ontsluiting industrie: via de nieuw aan te leggen wegen op het terrein en daarna verder via de Radiatorenstraat – J.F. Willemsstraat – Cokeriestraat – Woluwelaan R22.
- Ontsluiting van de zone voor economische activiteiten wordt niet toegestaan langsheen de Marius Duchestraat, de Vestenstraat of de Slachthuisstraat.

De voorziene bestemmingszones zoals aangeduid op het grafisch plan zijn:

- Zone voor wegen
- Zone voor ontsluitingswegen
- Zone voor gemeenschapsvoorzieningen
- Zone met dubbele bestemming: recreatie/gemeenschapsvoorzieningen
- Zone voor wonen en gemeenschapsvoorzieningen
- Zone voor wonen
- Zone voor economische activiteiten – watergebonden
- Zone voor economische activiteiten – KMO en ambachtelijke bedrijven
- Zone voor buffer
- Zenne

2.5 Toetsing plan-MER-plicht

Een plan is van rechtswege plan-MER-plichtig wanneer het

- kader vormend is voor toekenning van een vergunning voor een bijlage I of II project uit het project-m.e.r.-besluit en niet het gebruik regelt van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhoudt én betrekking heeft op aantal sectoren: landbouw,

bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening.

- Een plan betreft waarvoor een passende beoordeling vereist is, uitgezonderd deze die het gebruik bepalen van een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging inhouden.

Wat betreft het RUP Forges de Clabecq kan men stellen dat het een plan betreft dat kadert binnen de ruimtelijke ordening, waarvoor er geen passende beoordeling vereist is (zie §4.5). Verder regelt het plan het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau en lijkt het rekening houdend met de relatief beperkte oppervlakte niet waarschijnlijk dat het een kader kan vormen voor een bijlage I of II project uit het project-m.e.r.-besluit. Het plan lijkt niet van rechtswege plan-MER-plichtig maar valt eerder onder plannen waarvoor geval per geval moet worden geoordeeld of ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

3 Relatie tot plan-MER VSGB

3.1 Procedure

De Vlaamse overheid heeft voor de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) een plan-MER laten opmaken volgens het integratiespoor (PLIR) en dit ter onderbouwing van de besluitvorming voor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP). Het plan-MER werd goedgekeurd op 11 juni 2010.

Het GRUP bestaat uit de afbakeningslijn van het VSGB en uit talrijke deelplannen voor zones, waarvoor tijdens het afbakeningsproces ontwikkelingsvoorstellen werden gedaan die een bestemmingswijziging vereisen. Het plangebied valt uiteen in drie deelruimtes met elk hun specifieke doelstellingen en programma: de zuidelijke kanaalzone, Zellik-Groot-Bijgaarden en het Ruime Zaventemse.

Het voorgenomen plan, het GRUP, is plan-MER-plichtig in het kader van het decreet van het plan-m.e.r.-decreet. Het RUP vormt immers het kader voor de toekenning van een vergunning voor projecten als bedoeld in de bijlage II van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004 (bedrijventerreinen, stadsontwikkelingsprojecten...). Het plan-MER werd opgemaakt volgens de procedure van het Besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2009 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan (BS 30 mei 2008).

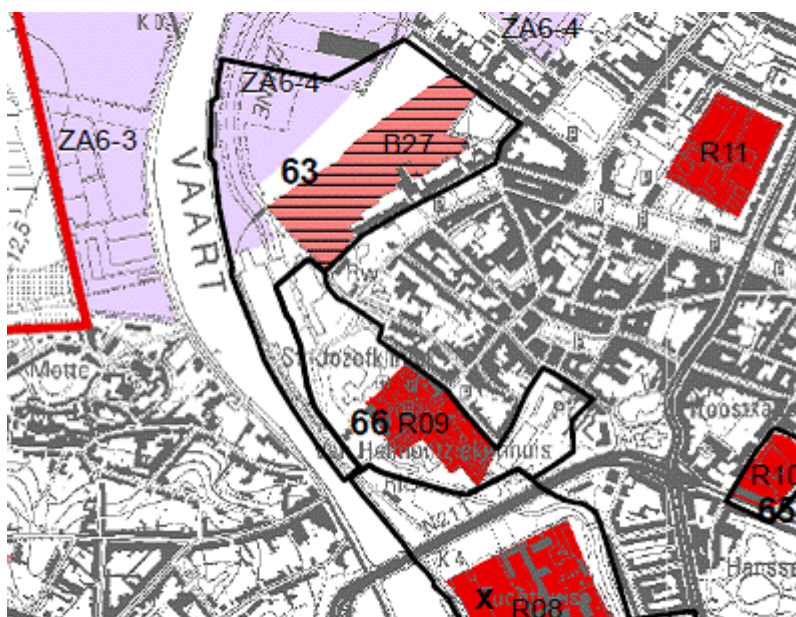
In het goedkeuringsverslag van de dienst Mer staat te lezen dat:

“Het plan-MER heeft voldoende invulling gegeven aan de richtlijnen die overeenkomstig art. 4 §5 van het integratiespoorbesluit voor RUP’s werden vastgesteld, aan de opmerkingen geformuleerd naar aanleiding van de ontwerp tekstbespreking en bevat alle inhoudelijke en vormelijke elementen zoals bepaald in artikel 4.2.10. §2 van het plan-mer-decreet. Het MER bevat voldoende informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming.”

3.2 Indeling in deelzones

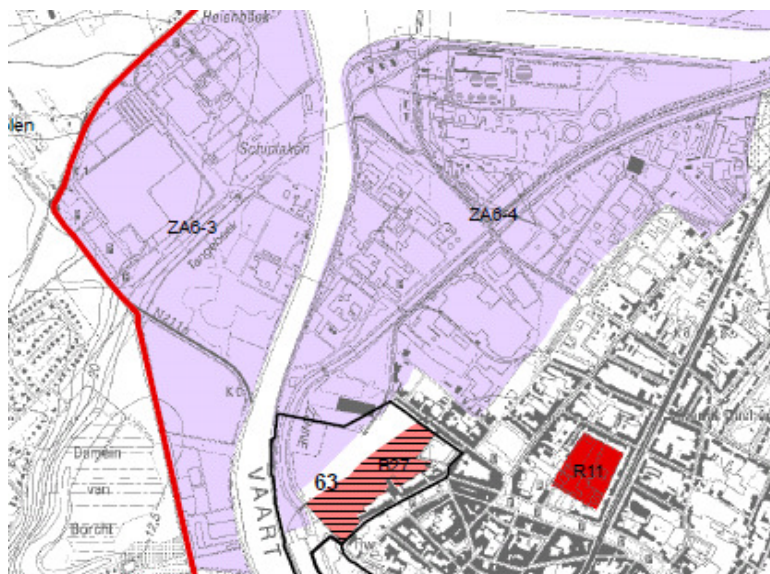
Het plangebied RUP maakt deel uit van de deelruimte “het ruime Zaventemse” en overlapt met twee clusters en deelzones:

cluster C 3 - de deelzone 63 en bevat de gebieden B27 en Z-A 6-4.



- Bestaande bedrijventerreinen + code
- Zoekzones nieuwe bedrijventerreinen + naam
- Zoekzones wonen + code
- Reconvertiegebieden + code
- Niet geselecteerde zoekzones

Cluster C13 – gebied ZA6-4



In §2.5.3 van het plan-MER VSGB is het (alternatief)programma opgenomen voor deelzone 63:

Cluster 3	Vilvoorde-Machelen	Grootte en situering	Huidige bestemming	Gewenste ontwikkeling VSGB	Alternatieve ontwikkeling
Deelgebied	63 B27	19,9 ha Restruimte (deels bebouwd) langs Zeekanaal, tussen kern van Vilvoorde en industriegebied ZA6-4	O deel woon-gebied, W deel KMO, rest bufferzone	Gebied voor gemengde stedelijke ontwikkeling (deels voor herlocalisatie van bedrijven uit reconvertiegebied)	---

De ontsluiting gebeurt rechtstreeks op lokale weg.

De cluster 13 omvat geen deelgebieden noch alternatieve zoekzones. Bij andere bestaande bedrijventerreinen is de vooropgestelde ontwikkeling mogelijk binnen de huidige bestemming. Ze maken dus geen deel uit van de te herbestemmen gebieden, maar hun verdichting/herstructurering/opwaardering/reconversie kan wel milieu-effecten hebben:

Ondermeer: ZA6-4 Oostvaardijk / Centrale (c13): te verdichten binnen het totaalgebied van ZA6-4 (122 ha)

3.3 Methodiek in het MER

Om een één-op-één-relatie tussen plan-MER en GRUP te bekomen, zijn in het MER de clusters als basiseenheid genomen, zowel voor de beschrijving van de bestaande toestand als van de geplande toestand en de milieueffecten. Vanwege de interne diversiteit van de meeste clusters, zowel qua omgevingskenmerken als qua geplande bestemming, is waar nodig nog wel verwezen worden naar de individuele deelgebieden. Een meer gedetailleerde beschrijving per deelgebied en per discipline van de bestaande toestand, geplande toestand, milieueffecten en maatregelen is terug te vinden in het Achtergronddocument bij het MER.

De alternatieve invulling voor het plangebied werd in het MER op volwaardige wijze onderzocht.

3.4 Verder opbouw van dit verzoek tot ontheffing

Zoals op figuur in §3.2 geïllustreerd, maakt het plangebied RUP Forges de Clabecq deel uit van de deelruimte “het ruime Zaventemse” en overlapt met twee clusters en deelzones: cluster C 3 - de deelzone 63/gebied B27 en cluster C13 – gebied ZA6-4.

In navolgend hoofdstuk 4 van dit verzoek tot ontheffing is de informatie opgenomen rond de referentietoestand en de te verwachten effecten van ontwikkelingen binnen de deelzone 63 van het plan-MER VSGB. Deze deelzone binnen RUP VSGB heeft tevens een zone langs het kanaal inbegrepen die niet binnen het plangebied RUP Forges de Clabecq is opgenomen. Voor sommige disciplines (verkeer, lucht) is in hoofdstuk 4 eveneens de beoordeling van de ruimere cluster dan wel een meer algemene beoordeling weergegeven. Dit voor de effecten waarbij cumulatie met de omgeving een grotere rol spelen. In dit geval gaat de beschrijving van de effecten over een veel ruimer gebied waarbinnen het voorliggend RUP Forges de Clabecq gelegen is.

Het voorziene programma dat is opgenomen in het RUP VSGB in deelzone 63 is niet exact hetzelfde als het vooropgesteld programma binnen het RUP Forges de Clabecq. Het RUP Forges de Clabecq heeft immers intussen meer vorm gekregen en is verder verfijnd. Bovendien zijn de plancontouren niet één op één met een specifieke deelzone van het RUP VSGB, zoals hierboven gesteld.

Om deze redenen zal in navolgend hoofdstuk 5 van dit ontheffingsdossier verder worden ingegaan op de details van de te verwachten effecten van het RUP Forges de Clabecq en de kadering binnen het geheel van het plan-MER VSGB. Dit resulteert nader in aandachtspunten specifiek voor het RUP Forges de Clabecq.

4 **Samenvatting bestaande toestand en effectbeoordeling plan-MER VSGB**

De milieubeoordeling in het plan-MER VSGB is uitgevoerd voor de disciplines verkeer, geluid, lucht, bodem, water, fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, mens-ruimtelijke aspecten.

Binnen dit hoofdstuk worden de effecten van de cluster C3 en/of de deelzone 63 van het plan-MER VSGB (opgelet: gebied = ruimer dan het plangebied RUP Forges de Clabecq) samengevat.

De aspecten hierna beschreven komen uit het Achtergronddocument bij het MER of uit het plan-MER zelf.

4.1 **Verkeer**

Ontsluiting van de clusters per modus (plan-MER §5.1.2.1.3)

	Ontsluiting via de weg	Ontsluiting via spoor of water	OV-ontsluiting	Fietsvoorzieningen
3 Vilvoorde-Machelen	0-800 m van R0 (hoofdweg), afrit Machelen, E19 (hoofdweg), afrit Vilvoorde, R22 Woluwelaan (primaire weg II), Budasteenweg-Diegemstraat (secundaire weg II), N1 Schaarbeeklei (secundaire weg III) of N211 Vuurkruisenlaan-Stationlei-Luchthavenlaan (secundaire weg III)	Cluster grenst in W aan kanaal Brussel-Willebroek en wordt doorsneden door spoorlijn 25/27	0-1,5 km van stations Vilvoorde of Buda, talrijke buslijnen, vooral op N211	Hoofdroute langs kanaal, meerdere functionele fietsroutes door/langs cluster

De Huidige belasting van het wegennet is opgenomen in het MER in §5.1.2.2.

Bestaande toestand – ontsluiting deelgebieden (Achtergronddocument §3.1.1.3)

	Ontsluiting via de weg	Ontsluiting via spoor of water	OV-ontsluiting	Fietsvoorzieningen
63 B27	600m tot N1 Hendriklei en N211 Vuurkruisenlaan (Secundaire wegen type III)	Grenst aan Kanaal Brussel-Willebroek	Bus op 1km Trein op 1.5km	Aan hoofdroute

De inschatting van de verkeersgeneratie van al de verschillende geplande functies van het VSGB-programma gebeurt op basis van algemene kengetallen uit de vakliteratuur (CROW, “Verkeersgeneratie en voorzieningen, kengetallen gemotoriseerd verkeer”; “onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen”), aangevuld met meer gebiedsspecifieke gegevens (“Modal split werknemers Zaventem”, 2004).

Maar de totale verkeersgeneratie is op zich een weinig zeggend gegeven. Er kan pas een concrete evaluatie gebeuren na toebedeling ervan aan het wegennet. Dit gebeurde niet m.b.v. een verkeersmodel, maar via vereenvoudigde “handmatige” aannames. Het voordeel van deze aanpak is dat de bijdrage van elk onderdeel van het VSGB op eenvoudige en eenduidige wijze kan geëvalueerd worden. Een verkeersmodel is uiteraard nauwkeuriger maar ook complexer en “black box”-achtig, waardoor de ingreep-effect-relaties minder evident te achterhalen zijn.

Via de verdeelsleutels werd aan elk wegsegment de bijdrage van het VSGB toegekend, en dit per rijrichting tijdens de ochtend- en avondspits. De evaluatie van de bijdrage gebeurt op relatieve wijze (% toename van het verkeer t.g.v. het VSGB) en absoluut (resulterende verkeersintensiteit en verzadigingsgraad op de betreffende wegsegmenten). De bekomen resultaten zijn een theoretische worst case.

Tabellen zijn opgenomen in §5.1.3.4 van het plan-MER.

Conclusie verkeer in het plan-MER:

Wanneer Vilvoorde-Machelen en Heizel Parking C evenwel buiten beschouwing worden gelaten, kan gesteld worden dat de verkeerskundige effecten van de rest van het basis-programma van het VSGB zich grotendeels beperken tot het lokaal en secundair wegennet (in het VSGB zelf en in het BHG), en niet van die omvang zijn, dat de gewenste invulling van de deelgebieden in het gedrang komt. Voor enkele deelgebieden worden wel specifieke suggesties gedaan (niet relevant voor het plan Forges de Clabecq).

Om nieuwe grootschalige ontwikkelingen in de Brusselse regio mogelijk te maken, is een capaciteitsverhoging van de R0 en de radiale autowegen noodzakelijk en ook voorzien. Maar zoals blijkt uit de voorlopige resultaten van het verkeersmodel 2020, waarin deze capaciteitsuitbreidingen worden ingecalculerd, zou de hiermee gecreëerde restcapaciteit zeer snel volledig opgevuld zijn. De sterke verkeerstoename die hiervoor verantwoordelijk is, wordt grotendeels veroorzaakt door de grote stedenbouwkundige projecten in het BHG en in (veel) mindere mate in Vilvoorde-Machelen (naast een zeker aanzuigeffect dat inherent is elke capaciteitsuitbreiding). De in het model vastgestelde onderbenutting van de R22 en de N211 wijst er zelfs op dat de oververzadiging van de R0, in hoofdzaak veroorzaakt door de Brusselse projecten, de realisatie van het Masterplan Vilvoorde ten dele zou hypothekeren. Vanwege het voorlopig karakter van het model 2020, geldt voor deze interpretatie een zeker voorbehoud.

Maar ongeacht de toestand op het hoofdwegennet en los van de resultaten van het model 2020 of de stedenbouwkundige ontwikkelingen in het BHG, is – in combinatie met een lager auto-aandeel in de verplaatsingen – een reductie van het programma van reconversiezone Vilvoorde-Machelen aangewezen om een overbelasting van de R22 te vermijden. Het gaat daarbij om een reductie van het consensusprogramma, in eerste instantie inzake detailhandel en in tweede instantie om leisure-en/of kantoorontwikkeling. Dit zijn ook de programma-onderdelen die economisch het minst haalbaar lijken (toch qua omvang). Het variabel programma (o.a. het Uplace-project), de TDL-ontwikkeling en de woonprojecten kunnen dan in principe integraal behouden worden. Nader onderzoek m.b.t. de lokale verkeersafwikkeling is noodzakelijk (en zal in principe gebeuren i.k.v. het project-MER van Uplace).

Een aanzienlijke verhoging van het OV-gebruik in de Brusselse regio is sowieso noodzakelijk. De voorziene implementatie van het GEN en de plannen van de MIVB en De Lijn zal hier ongetwijfeld aan bijdragen, maar het effect hiervan mag ook niet overschat worden, met name voor de lokale verplaatsingen in de Brusselse rand en het verkeer van en naar het ruimere hinterland. Voor de verplaatsingen van en naar Brussel is de potentie wel groot, rekening houdend met het feit dat vrijwel alle deelgebieden waar nieuwe woningen en/of economische functies voorzien worden, op wandelafstand van een bushalte liggen en/of op wandel- of fietsafstand van een trein- of metrostation.

In het licht van de gewenste ontwikkelingen en te verwachten mobiliteitsproblemen m.b.t. het VSGB hebben volgende onderdelen van de OV-plannen de hoogste prioriteit:

- De GEN-lijnen naar Mechelen, met nieuw station Kerklaan (Vilvoorde-Machelen), Halle (Zuidelijke Kanaalzone), Aalst en Dendermonde (Zellik-Groot-Bijgaarden)
- Doortrekking MIVB-tramlijn 4 tot aan station Ruisbroek
- Regionale tramlijnen van De Lijn op de N2 en N6
- Tangentiële tramlijn Vilvoorde-Zaventem-Roodebeek van De Lijn via de R22.

De realisatie van de GEN-lijn met het nieuw station Kerklaan én een tramverbinding op de R22 zijn noodzakelijk voor de haalbaarheid van (de essentie van) het programma van Vilvoorde-Machelen (o.a. het Uplace-project). Met deze tramlijn zou nl. het oostelijk, meest welvarend deel van de Brusselse agglomeratie, waar een belangrijk deel van het bezoekerspotentieel van de voorziene functies woont, rechtstreeks verbonden worden met de reconversiezone. Dit deel van de agglomeratie wordt immers niet bediend door de GEN-lijn. In tegenstelling tot de (relatief) concrete GEN- en MIVB-plannen, zitten de tramplannen van De Lijn nog maar in de conceptfase. Het is dus van groot belang dat voor de tangen-tiële lijn Vilvoorde-Zaventem-Roodebeek de concrete planningsfase snel wordt opgestart.

Daarnaast wordt ook voorgesteld om:

- bij invulling van Heizel Parking C minstens één MIVB-tramlijn door te trekken tot in dit gebied
- een hoogfrequente pendelbus in te leggen tussen de Uplace-site en de trein-stations Vilvoorde en Kerklaan, vooral i.f.v. de bezoekers die via het IC/IR-net naar Vilvoorde-station komen (b.v. vanuit Antwerpen) en dus niet van station Kerklaan gebruik maken
- de MIVB-tramlijnen 39 (Ban-Eik) en 44 (Tervuren) met elkaar te verbinden i.f.v. een betere OV-ontsluiting van het Museum voor Midden-Afrika en de kern Tervuren.

Voorts moet de bestaande en bijkomende industrie langs de kanalen Brussel-Charleroi en Brussel-Willebroek voor haar goederenvervoer maximaal gebruik maken van de waterweg (eerste- of tweedelijns watergebonden bedrijvigheid).

De onderzochte alternatieven leveren verkeerskundig geen aanzienlijke bijkomende problemen op, op voorwaarde dat ze via bovenlokale wegen of de nieuwe wegen in de Zuidelijke Kanaalzone ontsloten worden, en het niet gaat om bijkomende ontwikkelingen langs de reeds zwaar belaste secundaire wegen III. Een verbetering van de ontsluiting van bedrijventerrein Weiveld naar de N227 en de E40 is wenselijk i.f.v. de eventuele uitbreiding van IKEA.

4.2 Geluid

Locatie en kenmerken ambulante geluidsmetpunten (Achtergronddocument §3.2.1.3)

Cluster	Deelplan	Mpt	Adres	L – Coördinaten		Bestemming volgens GP	
3	63	63-a	Marius Duchéstraat 169, Vilvoorde	153 494	180 428	Gebied < 500m industriegebied	Gebied < 500m industriegebied

Meetwaarden ambulante metingen en perceptie geluid (Achtergronddocument §3.2.2.3)

Cluster	Deelplan	Mpt	Geluidsbronnen thv immissiepunt	Opgemeten parameters (dB(A))		Perceptie LAeq
3	63	63-a	- Verkeer op afstand - Plaatselijk verkeer (rustig) - Vliegverkeer in verte	52	44	Hoorbaar

Resultaten geluidsmodellen en ambulante metingen per deelgebied (Achtergronddocument §3.2.3.3)

Cluster	Deelplan	Meet-punt	Wegverkeer		Spoorverkeer		Luchtvaart-verkeer		Opgemeten parameters (dB(A))	
			Lden	Lnight	Lden	Lnight	Lden	Lnight	LAeq	LA95
3	63		< 55	< 50	< 55	< 50	< 55	< 50		
		63-a	< 55	< 50	< 55	< 50	< 55	< 50	52	44

Inschatting effecten op toekomstige kwetsbare gebieden (Achtergronddocument §3.2.4.3)

		Huidig omgevingsgeluid	Gewenste ontwikkeling VSGB	Effect	Milderende maatregelen
Deelplan	63 B27	Rustig gelegen gebied – lokaal verkeer en industrie verstoort het omgevingsgeluid – nog voldaan milieukwaliteitsnorm	Gebied voor gemengde stedelijke ontwikkeling	Geen effecten te verwachten en goede woonkwaliteit qua geluid	Voldoende afstand te voorzien tss bedrijven en bestaande bewoning

Voor de bespreking van de activiteiten tengevolge van nieuwe bedrijven wordt teruggegrepen naar de bepalingen conform VLAREM II. Voor nieuwe bedrijven geldt sowieso de VLAREM II grenswaarden: nieuwe bedrijven dienen alleszins aan de milieukwaliteitsnormen van VlareM te voldoen waardoor effecten op het omgevingsgeluid binnen de perken worden gehouden. Indien een nieuwe geluidsbron met een bepaald geluidsvermogeniveau wordt ingeplant kan men vuistregels in functie van te respecteren afstand hanteren: bijvoorbeeld activiteit met bronvermogen van 90dB niet op minder dan 50m t.o.v. de woningen voorzien (zonder enige vorm van afscherming).

Ook maakt men best gebruik van het rapport 'Bedrijven en Milieuzonering' opgesteld in 2007. Hierin worden verschillende activiteiten opgesomd met de nodige afstand opdat het effect te verwaarlozen zou zijn. Indien de voorziene afstand gerespecteerd wordt, gaat men in dit rapport er vanuit dat er geen geluidshinder te verwachten is.

Geluidstoets met de luchthaven: het plangebied is niet gelegen binnen de (prognose van)geluidsc contouren luchtverkeer.

4.3 Lucht

De resultaten van de huidige luchtkwaliteit en van de impactbijdrage van plan VSGB en de aftoetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn zeer uitgebreid per weg(segment) gedocumenteerd in het plan-MER en in het achtergronddocument.

Daarnaast worden tal van algemene maatregelen voorgesteld (t.a.v. verkeer, verwarmingsemissies, bedrijfsemissies, geurhinder) die een oplossing zouden kunnen bieden.

Bedrijfsemissies en milieuzonering

M.b.t. de impact kan verwezen worden naar de wettelijke VlareM-II bepalingen welke de vergunningsverlener perfect in staat stelt om enerzijds bij elke vergunningsaanvraag minstens de toepassing van de desbetreffende bepalingen te controleren en zo nodig strengere eisen terzake op te leggen in bijzondere milieuvergunningvoorwaarden.

M.b.t. de geleide emissies van de bedrijven en de impact op de luchtkwaliteit dient ook verwezen te worden naar de wettelijke bepalingen opgenomen in VlareM-II m.b.t. de schouwhoogte. Deze moet dermate zijn dat de emissies geen hinder veroorzaken. Strikt genomen dient dus elk bedrijf, en zeker industriële bedrijven en uiteraard ook de zgn. Seveso-bedrijven, in functie van de locatie, de schouwhoogten dermate te kiezen dat ze geen hinder veroorzaken (met hinder kan hiermee bedoeld worden geen onaanvaardbare toename qua immissies, ongeacht het al of niet overschrijden van de luchtkwaliteitsdoelstellingen). Bij relevante emissies dient men dit trouwens te ondersteunen met specifieke dispersieberekeningen met het IFDM model van VITO of equivalent.

Dergelijke evaluatie dient zelfs uitgevoerd te worden ongeacht het overschrijden van kritische massa drempels opgenomen in VlareM-II. Bij een dergelijke beoordeling dient men eveneens rekening te houden met de lokale luchtkwaliteitsdoelstellingen.

In het kader van bedrijfsemissies kunnen bijvoorbeeld milieuzoneringen voorgesteld worden. Door het hanteren van eenvoudige afstandsregels in functie van de aard van de activiteit, kan de impact

t.h.v. bewoning aanzienlijk beperkt worden. Afstandsregels kunnen aangewezen zijn om bvb hinder te wijten aan geuremissies of stofhinder (neervallend stof) te vermijden gezien voor deze elementen afstand vaak mee bepalend is voor de mate van hinder.

- In de editie 2009 van “Bedrijven en milieuzonering” van de VNG (verregaand geactualiseerd n.a.v. de nieuwe wet Ruimtelijke ordening in Nederland) worden o.a. richtafstanden opgenomen in functie van de milieucategorie van bedrijven gerelateerd met de aard van de omliggende bewoning (bvb woonwijk, buitengebied, gemengd gebied).
- In opdracht van LNE wordt momenteel een milieuzoneringsstudie uitgevoerd. Resultaten van deze studie zijn evenwel momenteel niet beschikbaar. Mogelijks worden er ook in deze studie afstandscriteria opgenomen zodat een koppeling met beleidsdoelstellingen in de toekomst niet uit te sluiten is.
- Zeker ten aanzien van het aspect geur is het hanteren van afstandsregels en/of voorzien van buffergebieden van groot belang. In feite kunnen dergelijke afstandsregels ook in combinatie met andere parameters (zoals bvb geluid,..) gehanteerd worden. M.b.t. aspect geur is geen bijkomende hinder te verwachten mits toepassen van BBT, afstandsregels en, indien vereist, specifieke bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden. Desgevallend is dit te koppelen met monitoring.

Rekening houdend met enerzijds de eerder beperkte oppervlakte van de nieuw te voorziene bedrijventerreinen, en anderzijds de hierboven vermelde bepalingen kan men stellen dat de vergunningsverleners over voldoende mogelijkheden beschikken om de impact van nieuwe bedrijven tot een aanvaardbaar niveau te beperken, zodat nauwelijks of geen impact te verwachten in t.h.v. de nabijgelegen bewoning.

Voor het deelgebied 63 wordt nog specifiek vooropgesteld dat er aandacht dient uit te gaan naar ‘Voldoende afstand voorzien tussen nieuwe bedrijven en bestaande/ nieuwe bewoning’.

Effecten worden gemilderd mits in acht nemen van de aangehaalde (rand)voorwaarden zoals:

- o (controle op) toepassen van BBT bij industriële activiteiten
- o Strikt nazicht bij vergunningsverlening van de werkelijke te verwachten impact op de luchtkwaliteit en strikte toepassing van de wetgeving op minimale schoorsteen-hoogte
- o Toepassen van milieuzonering/afstandsregels/buffering bij bedrijventerreinen gelegen nabij bewoning

Verkeersemissies

Inzake verkeer blijkt vnl. het extra gegeneerd verkeer door de realisatie van plannen in Deelruimte Het Ruime Zaventemse bepalend te zijn voor de effecten:

In deze zone worden aanzienlijk hogere bedrijfsemissies verwacht. Mits adequate vergunningstechnische aanpak kan de impact van deze emissies sterk beperkt worden. De impact inzake verkeer is in deze zone evenwel als belangrijk te beschouwen. Niet alleen is er een belangrijke toename van de blootstelling te verwachten bij de realisatie van het plan maar tevens worden bijkomende overschrijdingen van grenswaarden verwacht : score -3

Milderende maatregelen worden dan ook absoluut noodzakelijk geacht. Deze mildering kan zowel betrekking hebben op specifieke, plangerelateerde bepalingen als elementen van het flankerend beleid die b.v.b. voor verlaagde achtergrondconcentraties kunnen zorgen. De milderende maatregelen die opgenomen worden zijn dan ook niet steeds specifiek te linken aan de planologische ontwikkeling maar kunnen ook betrekking hebben op maatregelen die door (hogere) overheden kunnen genomen worden om een algemene verbetering van de luchtkwaliteit te bekomen.

Opmerkingen:

- Bij hoger vermelde beoordeling dient nog rekening gehouden te worden met het feit dat voor een aantal wegsegmenten op basis van de in hoofdstuk verkeer toegepaste kengetallen een zeer aanzienlijke toename qua verkeer verwacht wordt. Er kan dan ook aangenomen worden dat de doorstroming van dit verkeer aanzienlijk zal beperkt worden. Hierdoor worden nog hogere emissies en een hogere impact verwacht dan berekend, gezien deze beperking van de doorstroming niet modelmatig kon ingevoerd worden. Vooral t.h.v. deelruimte Het Ruime Zaventemse zullen de effecten nog groter zijn dan reeds aangetoond met het screening model CAR-Vlaanderen. Anderzijds is de theoretisch ingeschatte toename op bepaalde wegsegmenten, m.n. de R22, dusdanig groot dat deze nooit in zijn geheel op deze weg zal kunnen worden afgewikkeld . Dit betekent dus dat er per definitie een lagere verkeersintensiteit en een lager luchtemissie zal zijn.
- Er blijven langsheen de meeste wegsegmenten nog steeds een aanzienlijk aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde PM10, zonder dat de norm van maximaal 35 overschrijdingen per kalenderjaar overschreden wordt. Rekening houdend met de onzekerheden ten aanzien van de impactberekening kan echter niet uitgesloten worden dat er in werkelijkheid toch nog overschrijdingen van de doelstelling kunnen optreden, zeker in jaren die gekenmerkt worden door een meteo met slechte dispersie karakteristieken en verhoogde achtergrondconcentraties.

Gezien er na planrealisatie van de deelruimte zeer aanzienlijke impactbijdragen voorspeld worden, en er overschrijdingen van doelstellingen berekend worden dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden.

De maatregelen ten aanzien van verkeer en de afstandregels hieromtrent zijn in het MER algemeen en niet per deelgebied meegegeven.

Maatregelen ten aanzien van bedrijfsemissies: zie milieuzonering eerder.

4.4 Bodem en water

De bestaande toestand grondwater is weergegeven in het achtergronddocument §3.4.1.1.3

	Bodentypologie en erosiegevoeligheid	Geologie – stratigrafie en lithologie	Infiltratiegevoeligheid, grondwaterkwetsbaarheid (GWK) en grondwaterstromingsgevoeligheid (GWSG)	OVAM-dossiers
63 B27	Antropogeen	Vnl Tt, O-rand: Br Vnl fijn kleihoudend zand	Niet infiltratiegevoelig GWK: Ca1 GWSG: Type 1	1 OBO, 1 BBO en 1 lopende sanering (intussen afgerond-wel mogelijks nazorg)

De bestaande toestand oppervlaktewater is weergegeven in het achtergronddocument §3.4.1.2.3

	Afwateringsstructuur: deelbekken(s) en waterlopen	Structuurkwaliteit (SK) en waterkwaliteit (PIO)	Overstromingsgevoeligheid (OG), Recent overstromingsgebied (ROG), Risicozone (RZ)	Aandeel verharde oppervlakte (benaderend)
63 B27	VHA704 / centraal: Zenne (cat.0) In W grenzend aan Willebroekse Vaart (cat. 0) en doorsneden door Zenne (cat. 0)	SK: zwak PIO: sterk verontreinigd	Z- en NO-tip: mogelijk OG, N-tip effectief OG / N-tip: RZ	1/4

Geplande toestand en effecten zijn opgenomen in tabellen in het achtergronddocument §3.4.2.3.

Wanneer een effect mogelijk is, bepaald op basis van de kwetsbaarheid van een gebied en de mogelijke generieke ingrepen ten gevolge van de herbestemming wordt dit aangeduid met een X. Of dit effect zich in werkelijkheid ook effectief zal voordoen is afhankelijk van de uiteindelijke invulling van het gebied. Wanneer er een effect wordt vastgesteld, dat zich met grote zekerheid zal voordoen, wordt dit aangeduid met XX. De werkelijke omvang en impact van dit effect is afhankelijk van de uiteindelijke invulling van het gebied en de daarmee gepaard gaande ingrepen, waardoor dit tijdens het plan-MER moeilijk kan ingeschat worden. Het is wel aanbevolen om maatregelen te treffen om deze effecten te voorkomen of milderer. Alle vermelde effecten worden als negatief beschouwd, tenzij anders vermeld.

Voor de discipline bodem en water kan algemeen gesteld worden dat het plangebied weinig kwetsbaar is, aangezien een aanzienlijk deel reeds als antropogeen beschouwd kan worden en er weinig echt waardevolle elementen (zoals waterlopen met goede kwaliteit, valleigebieden, verdichtingsgevoelige bodems, ...) aanwezig zijn.

Over het algemeen wordt het belangrijkste mogelijke effect in de discipline bodem en water veroorzaakt door de bijkomende verharding en bebouwing van momenteel onbebouwde zones. Hierdoor daalt het infiltratievermogen van de bodem en ontstaat een verhoging van de versnelde afvoer van hemelwater. Dit heeft dan weer tot gevolg dat het overstromingsrisico kan verhogen. Het betreft hier de zones met een infiltratiegevoelige bodem waarin nog aanzienlijke oppervlakten aan verharding kan bijkomen. Voor de rest van het plangebied geldt dat er weinig risicozones voor overstromingen worden ingenomen of beïnvloed, en dat de zones wel gevoelig voor overstromingsrisico's een "groene" invulling krijgen. In de meeste zones volstaat het om te voldoen aan de stedenbouwkundige verordeningen inzake hemelwater, infiltratie en buffering (hemelwaterbesluit e.a.) om de impact in te perken.

Op enkele plaatsen wordt er voorgesteld om tussen de ontwikkelingszone en de waterloop (vnl de Zenne) een bufferstrook af te bakenen teneinde ruimte te voorzien om de mogelijke aantasting van de structuurkwaliteit te voorkomen.

Verder wordt ondermeer voorgesteld In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP voor zones met een gewenste ontwikkeling inzake bedrijventerreinen, expliciet aangeven dat het voorzien van constructies en mogelijkheden voor waterzuiveringsinstallaties toegelaten zijn.

Deelgebied	Gewenste ontwikkeling VSGB	Alternatieve ontwikkeling	wijziging grondwatersysteem	wijziging bodemstructuur:	wijziging infiltratievermogen	wijziging overstromingsrisico: bufferende vermogen	Wijziging structuurkwaliteit	afvalwaterlozing: waterkwaliteit	erosiegevoeligheid	risico op bodem en grondwaterverontreiniging	capaciteit WZI	verdere bespreking / effecten	Maatregelen
63 B27	Gebied voor gemengde stedelijke ontwikkeling (deels voor herlocalisatie van bedrijven uit reconversiegebied)	---	X			XX		X		X		<p>bijkomende verharding kan effecten veroorzaken op waterafvoersysteem: versneld afvoer naar aanliggende waterloop en verhoging overstromingsrisico eventuele bijkomende afvalwaterlozingen op Zenne worden als negatief beschouwd</p>	<p>bijkomende afvalwaterlozingen op de Zenne dienen vermeden te worden. Afbakening bufferstrook tussen Zenne en bedrijventerrein aanbevolen voldoende infiltratie- en buffervoorzieningen nodig grondwater zeer kwetsbaar: risico's op verontreiniging dienen ingeperkt te worden</p>

4.5 Fauna en flora

In het Achtergronddocument §3.5.1.3 is de bestaand toestand weergegeven.

	Ligging t.o.v. Natura 2000-gebieden	Ligging t.o.v. VEN-gebieden	Biologische waarde volgens BWK	Positie in ecologische netwerken
63 B27			39% m N helft: w – kz*	Vallei van de Zenne

* De biologische waarde is intussen volledig verdwenen door de saneringswerken over het terrein: Het terrein is volledig vergraven en terug opgevuld.

In het Achtergronddocument §3.5.2.3 is de effectbeoordeling weergegeven.

	Effecten op ecologische kwaliteit	Effecten op ecologische connectiviteit	Effecten op speciale beschermingszones	Milderende maatregelen
63 B27	Verlies van soortenrijk grasland in N-deel, ingesloten door bedrijven. Beperkt negatief.*	Geen effect		

* De biologische waarde is intussen volledig verdwenen door de saneringswerken over het terrein: Het terrein is volledig vergraven en terug opgevuld.

4.6 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

In het Achtergronddocument §3.6.1.3 is de bestaand toestand weergegeven.

	Landschapsatlas : traditionele landschappen	Landschapsatlas: ankerplaatsen (A), relictzones (R), lijnrelicten (L) en puntrelicten (P)	Beschermde landschappen (L), monumenten (M), stads- (S) en dorpsgezichten (D)	Waardevol bouwkundig erfgoed (IOE-DIBE)	Archeologische relicten (CAI)
63 B27	Niet ingedeeld	Centraal: L12004 – Zenne	<500m: 679 – Domein Drie Fontein (L) <500m: 527 – Senecaberg (D)	O-zijde: arbeiderswoning, school De Vest, Rij arbeiderswoning (6)	

In het Achtergronddocument §3.6.2.3 is de effectbeoordeling weergegeven.

	Effecten op beschermd erfgoed	Effecten op overig bouwkundig erfgoed	Effecten op archeologie	Effecten op landschappelijke kwaliteit	Milderende maatregelen
63 B27	Gezien de afstand en tussenliggende functies: geen effect	Gezien de locatie van de ontwikkeling: geen rechtstreeks effect, geen verlies van contextwaarde en ensemble	1	Open restructuurde ingesloten door bedrijvigheid, wonen, kanaal. Bij ontwikkeling geen negatieve effecten voor landschapsbeleving	

1: Binnen het plangebied zijn geen gekende vondsten aanwezig. Dit wil echter niet zeggen dat er geen archeologische potentie aanwezig is. Bij een effectieve ontwikkeling van het plangebied waarbij bodemingrepen plaatsvinden dient daarom archeologisch vooronderzoek uitgevoerd te worden.

4.7 Mens-ruimtelijke aspecten

Het aspect hinder heeft in de tabel enkel betrekking op het gemodelleerde en/of waargenomen geluidsklimaat (zie hoofdstuk geluid).

Met betrekking tot de luchtkwaliteit kan op basis van de meetresultaten van de VMM-maatstations (zie hoofdstuk lucht) geconcludeerd worden dat de jaargemiddelde norm voor NO₂ in het grootste

deel van het plangebied overschreden wordt, vnl. t.g.v. het drukke verkeer. Het toegelaten aantal overschrijdingen van de dagnorm voor PM10 wordt in heel het studiegebied (en het grootste deel van Vlaanderen) overschreden. De jaargemiddelde norm van PM10 en de toekomstige norm voor PM2,5 worden niet overschreden. In de directe omgeving van autowegen en in zgn. “street canyons” met druk verkeer kunnen lokaal (zeer) hoge concentraties van vooral NO2 voorkomen. Kortom: de luchtkwaliteit is matig in heel het plangebied, tot slecht nabij drukke wegen.

In het Achtergronddocument §3.7.1.3 is de bestaand toestand weergegeven.

	Grondgebruik / huidige functies	Functies in directe omgeving	Landbouwwaardering / status	Hinder
63 B27	Braak, leegstaande bedrijfshal, woonlint	Ten N bedrijventerrein, ten ZO stads kern Vilvoorde, ten W kanaal	Geen landbouw	Relatief goed geluidsklimaat

In het Achtergronddocument §3.7.2.3 is de effectbeoordeling opgenomen.

In onderstaande tabel worden de effecten beschreven van de invulling van het resp. deelgebied op het vlak van:

- Bewoning >> directe impact op de bestaande woningen (behoud, al dan niet onder gewijzigde leefomstandigheden, of verwijdering/onteigening);
- Landbouw (waarbij het effect in principe recht evenredig is met de landbouwwaardering) en andere functies (bestaande industrie, kleinhandel,...)
- Beeld- en belevingswaarde >> verbetering of verslechtering van de belevingswaarde van het gebied/tracé zelf en zijn omgeving (visuele impact)
- Hinder en gezondheid >> enerzijds effecten van de omgeving op nieuwe receptoren (bewoners, recreanten,...) in het gebied, anderzijds effecten van nieuwe emittoren (industrie, kantoren, handel,...) op hun omgeving >> zie hoofdstukken geluid en lucht

	Directe effecten op bestaande bewoning	Effecten op landbouw en andere functies	Effecten op beeld- en belevingswaarde (BBW)	Hinder- en gezondheidseffecten >> zie hoofdstukken geluid en lucht
63 B27	Geen (woonlint blijft behouden)	Geen effect op landbouw Bestaande industriezone wordt versterkt	Kwalitatieve invulling braakliggend terrein verhoogt zeker BBW Beeldbepalende loods indien mogelijk te behouden*	

*: beeldbepalend gebouw valt buiten het plangebied RUP Forges de Clabecq

Het grootste deel van het voorziene programma voor het VSGB stelt vanuit de discipline mens – ruimtelijke en sociale aspecten weinig of geen problemen. Speciale aandachtspunten rond geluid in relatie tot wonen hebben geen betrekking op het plangebied RUP Forges de Clabecq. Noch de aandachtspunten rond landbouw, aantasting woonfuncties en beeldbepalende gebouwen.

4.8 Algemene conclusie plan-MER VSGB relevant voor de cluster/deelzone

In de tabellen worden enkel die effecten vermeld die significant zijn m.b.t. de geplande invulling van het deelgebied of het geplande wegtracé, en (indien negatief) die tot milderende maatregelen leiden qua invulling van het gebied of ligging van het tracé. Ook milderende maatregelen ter verbetering van programma-onderdelen met beperkte milieueffecten worden vermeld.

Generieke maatregelen die van toepassing zijn op alle gelijkaardige invullingen maar niet gebiedsspecifiek zijn – b.v. toepassing van het Hemelwaterbesluit, VLAREA of VLAREBO – worden niet in de tabel vermeld. Dat geldt ook voor maatregelen ter mildering van de secundaire effecten van het plan, met name verkeer en de daaraan gekoppelde geluids- en luchtemissies. Tenzij het gaat om maatregelen die een impact hebben op het deelgebied zelf: de reductie van de voorziene oppervlakte of het voorziene programma of het voorzien van buffers tussen woningen en geluidsgenererende functies.

Uit de tabellen blijkt dat de meeste planonderdelen geen significante effecten hebben (eventueel mits gemakkelijk realiseerbare milderende maatregelen), ofwel positieve effecten hebben.

De voorziene economische activiteiten – althans die binnen het basisprogramma van het VSGB – zijn doorgaans kleinschalig en/of een inbreiding, herstructurering of reconversie van bestaande bedrijventerreinen en kleinhandelszones.

De belangrijkste negatieve effecten van het VSGB zijn evenwel geen directe effecten binnen de deelgebieden zelf, maar indirecte verkeerseffecten op de ontsluitingswegen, en worden in zeer grote mate veroorzaakt door slechts twee deelgebieden: de reconversiezone Vilvoorde-Machelen (cluster c3, op basis van het programma van het Masterplan en het Brownfieldconvenant met Uplace) en Heizel Parking C (cluster c1, op basis van de door ons bij wijze van oefening gedane aannames qua programma). Er zou kunnen verwacht worden dat de voorziene capaciteitsverhoging van de R0 (cfr. parallel plan-MER R0), in combinatie met een sterk verbeterde OV-ontsluiting (GEN, MIVB-plannen, Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn), tot een grote restcapaciteit op de R0 leidt, waarmee de verkeersgeneratie van het VSGB (in grote mate) kan opgevangen worden.

Uit het verkeersmodel 2020 van het plan-MER R0 blijkt evenwel dat het verkeer dermate zou toenemen dat de verzadigingsgraad in 2020 minstens even hoog zou zijn als in de actuele toestand. Naast een zeker aanzuigeffect, dat inherent is aan elke capaciteitsuitbreiding, wordt deze sterke toename veroorzaakt door de talrijke grootschalige stedenbouwkundige ontwikkelingen in het BHG en – in (veel) mindere mate – in het VSGB (met name in Vilvoorde-Machelen). Er kan zelfs gesteld worden dat de vnl. door de Brusselse projecten veroorzaakte oververzadiging op de R0 de bereikbaarheid van Vilvoorde-Machelen en dus ook de economische haalbaarheid van het programma hypothekeert. Vanwege het voorlopig karakter van het model 2020, geldt voor deze interpretatie een zeker voorbehoud, maar sowieso is een structureel overleg over de toekomstige economische ontwikkelingen in het BHG en het VSGB en over hun wederzijdse grensoverschrijdende milieueffecten aangewezen.

M.b.t. de indirecte (verkeers)effecten van het VSGB zelf, geeft het plan-MER aan dat de grote verkeersgeneratie van de twee gebieden Vilvoorde-Machelen en Heizel Parking C, in combinatie met de hoge huidige verzadigingsgraad tijdens de spitsuren op de R0 (in beide richtingen) en de radiale autowegen (in één richting), voor ontoelaatbaar negatieve effecten op het vlak van verkeersdoorstroming en leefbaarheid (geluids- en luchtemissies) zorgt. In Vilvoorde-Machelen zijn er daarnaast ook zeer negatieve effecten op de lokale ontsluitingswegen R22, N211 en N1.

Deze doorstromingsproblemen zullen op drie manieren moeten aangepakt worden:

- Een aanzienlijke daling van het auto-aandeel in de verplaatsingen in de Brusselse regio >> noodzakelijke uitbouw van een hoogwaardig(er) OV-netwerk (GEN, MIVB en De Lijn)
- Een verhoging van de capaciteit van het hoofdwegennet, in het bijzonder van de R0 t.h.v. Vilvoorde-Machelen
- Indien deze maatregelen toch nog onvoldoende restcapaciteit creëren op de lokale ontsluitingswegen >> reductie van het programma inzake detailhandel en eventueel ook inzake leisure en/of kantoren in de zone Vilvoorde-Machelen, meer bepaald binnen het zgn. consensusprogramma

Hierbij moet benadrukt worden dat het OV-programma als flankerend beleid een essentieel onderdeel is van het VSGB-programma. In het plan-MER werd het OV-programma om

methodologische redenen – als worst case scenario, met hantering van mobiliteits-kengetallen voor zgn. C-locaties, om de effecten van het plan an sich in de huidige verkeersconstellatie te kunnen beoordelen – niet als programma-onderdeel meegenomen, maar als ontwikkelingsscenario en milderende maatregel beschouwd. Daardoor zullen de milieueffecten van het VSGB inclusief flankerend beleid per definitie minder negatief zijn dan hiervoor beschreven.

Deze doorstromingsproblemen zullen op drie manieren moeten aangepakt worden:

- Een aanzienlijke daling van het auto-aandeel in de verplaatsingen in de Brusselse regio >> noodzakelijke uitbouw van een hoogwaardig(er) OV-netwerk (GEN, MIVB en De Lijn)
- Een verhoging van de capaciteit van het hoofdwegennet, in het bijzonder van de R0 t.h.v. Vilvoorde-Machelen
- Indien deze maatregelen toch nog onvoldoende restcapaciteit creëren op de lokale ontsluitingswegen >> reductie van het programma inzake detailhandel en eventueel ook inzake leisure en/of kantoren in de zone Vilvoorde-Machelen, meer bepaald binnen het zgn. consensusprogramma

Hierbij moet benadrukt worden dat het OV-programma als flankerend beleid een essentieel onderdeel is van het VSGB-programma. In het plan-MER werd het OV-programma om methodologische redenen – als worst case scenario, met hantering van mobiliteits-kengetallen voor zgn. C-locaties, om de effecten van het plan an sich in de huidige verkeersconstellatie te kunnen beoordelen – niet als programma-onderdeel meegenomen, maar als ontwikkelingsscenario en milderende maatregel beschouwd. Daardoor zullen de milieueffecten van het VSGB inclusief flankerend beleid per definitie minder negatief zijn dan hiervoor beschreven.

Cluster 3 Vilvoorde-Machelen									
Globale beoordeling: Het zeer omvangrijk programma inzake kantoren, kleinhandel, leisure en TDL in de reconversiezone Vilvoorde-Machelen (cfr. Masterplan en Brownfieldconvenant Uplace) heeft zeer negatieve verkeerseffecten op het lokaal wegennet (R22, N1, N211) én op het reeds (over)verzadigd hoofdwegennet (tot op ruime afstand van het gebied). Anderzijds hypothekeert de actuele en wellicht ook toekomstige (over)verzadiging van de R0 zelf de ontwikkelingen in Vilvoorde-Machelen. Ruimtelijk gezien echter wordt de geplande reconversie van dit oud en verwaarloosd industriegebied zeer positief beoordeeld. De leefbaarheid in bepaalde geplande woonprojecten wordt beperkt door de impact van nabije wegen (vooral het viaduct van Vilvoorde) en spoorwegen. Alternatief wegtracé t10 is te perifeer gelegen als ontsluitingsweg voor Vilvoorde-Machelen en biedt geen meerwaarde voor de bestaande O-W-as Diegemstraat-Budasteenweg.									
Ruimtelijk vertaalbare milderende maatregelen: - (sterke) beperking oppervlakte detailhandel en leisure in consensusgedeelte van programma Masterplan Vilvoorde-Machelen - aparte ontsluiting voor nieuw ziekenhuis en TDL-zone - voldoende afstand tussen nieuwe bewoning en R0 - buffer tussen eventuele bedrijven en nieuwe/bestaande bewoning in gebied 63 - maximaal behoud en integratie bouwkundig erfgoed en beeldbepalende elementen in te ontwikkelen gebieden									
Niet ruimtelijk vertaalbare milderende maatregelen: - sterke uitbouw OV-ontsluiting, met name GEN-station Kerklaan en tramlijn door reconversiezone en op R22, aansluitend op metrostation Roodebeek; pendelbus tussen station Vilvoorde en belangrijkste verkeers-aantrekkende polen (m.n. Uplace) - eventueel overslagvoorzieningen langs kanaal in gebied 63 - geluidsscherm langs spoorweg t.h.v. gebied 64 - geluidsisolatie en luchtconditionering nieuw ziekenhuis									
Deelgebied of tracé	Gewenste ontwikkeling VSGB + ev. alternatieven	Mens – verkeer	Geluid	Lucht	Bodem en water	Fauna en flora	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Mens – ruimtelijke en sociale aspecten	Globale beoordeling
63 B27	Gebied voor gemengde stedelijke ontwikkeling (deels voor herlocalisatie van bedrijven uit reconversiegebied)		Voldoende afstand te voorzien tss bedrijven en bestaande bewoning	Voldoende afstand te voorzien tss bedrijven en bestaande bewoning				Grote loods maximaal te behouden*	Geen significante effecten mits buffering en behoud erfgoed*

*: beeldbepalend gebouw valt buiten het plangebied RUP Forges de Clabecq

5 Aandachtspunten voor RUP Forges de Clabecq

In dit hoofdstuk wordt het intussen verfijnd plan 'RUP Forges de Clabecq' nader afgetoetst naar mogelijke impactverschillen zoals beoordeeld binnen het plan-MER VSGB. Tevens worden de relevante in het plan-MER VSGB voorgestelde milderende maatregelen afgetoetst aan het voorliggend RUP Forges de Clabecq.

Verkeer

De ontsluiting van de zone voor economische activiteiten wordt zo snel als mogelijk afgeleid naar de Woluwelaan, via de ontsluiting van het industrieterrein. In de Marius Duchéstraat waar de economische zone op aansluit bevinden zich een 20-tal woningen aansluitend aan bedrijventerrein Tessenderlo Chemie. Zij zullen een toename van zwaar verkeer ondervinden. Dit dient beoordeeld te worden rekening houdend met het gegeven dat het één straatzijde woningen betreft over slechts een 100-tal m en dat de woonzone bovendien is ingesloten tussen industrie én rekening houdend met het gegeven dat op het terrein bijna 100 jaar aan industriële activiteit plaatsvond.

Ondermeer de volgende kencijfers zijn gebruikt in het plan-MER VSGB

	eenheid	aantal personenwagens (bijkomend)					vrachtwagens					pae						
		dag	8-9 in	8-9 uit	17-18 in	17-18 uit	dag	8-9 in	8-9 uit	17-18 in	17-18 uit	dag	8-9 in	8-9 uit	17-18 in	17-18 uit		
wonen	woning	3,79	0,02	0,38	0,32	0,11						3,79	0,02	0,38	0,32	0,11		
TDL	bruto ha	36,00	10,00	3,25	3,25	8,25	36,00	1,80	1,80	1,80	1,80	108,00	13,60	6,85	6,85	11,85		
regionaal BT	bruto ha	33,75	9,20	3,10	3,10	7,80	36,00	1,80	1,80	1,80	1,80	105,75	12,80	6,70	6,70	11,40		
KMO	bruto ha	13,50	3,68	1,24	1,24	3,12	18,00	0,90	0,90	0,90	0,90	49,50	5,48	3,04	3,04	4,92		
63	KMO	ha	10	135	37	12	12	31	180	9	9	9	9	495	55	30	30	49

Het plan-MER VSGB heeft als programma en kencijfer voor de deelzone 63 gewerkt met 10ha kmo-zone waarvan het verkeer wordt toebedeeld op de N1.

dag	8-9 in	8-9 uit	17-18 in	17-18 uit	route	dag	8-9 in	8-9 uit	17-18 in	17-18 uit	route	dag	8-9 in	8-9 uit	17-18 in	17-18 uit	route
54	6	3	3	5	N1	297	33	18	18	30	N1/N211	144	16	9	9	14	N1

Verder is de mogelijks bijkomend in te vullen zone binnen industriegebied toebedeeld binnen de cluster 13 van het VSGB. De oppervlakte van 50ha is toebedeeld aan de R22. Er is gerekend met kengetal KMO.

Het RUP voorziet in de volgende bijkomende (t.o.v. de huidige invulling van het terrein) functies, met een grootteorde van oppervlakte:

Afwikking naar R22

Ca. 2,5ha kmo	33,75 p.a. + 18 vrachtwagens per dag
	12,3 p.a. + 4,5 vrachtwagens of 21,3 p.a.e. in ochtendspits
Ca. 4ha watergebonden	135 p.a. + 144 vrachtwagens per dag
	49,2 p.a. + 14,4 vrachtwagens of 78 p.a.e. in ochtendspits

Ontsluiting van de zone voor economische activiteiten wordt niet toegestaan langsheen de Marius Duchéstraat, de Vestenstraat of de Slachthuisstraat.

Het plan-MER VSGB heeft de nog niet ingevulde zones voor industrie in cluster 13 opgenomen, met inbegrip van de watergebonden bedrijvigheid binnen dit RUP Forges de Clabecq.

De 2,5ha kmo is in het RUP VSGB niet toebedeeld aan de R22 (wel aan de N1). Dit betekent 1,25% van de begrootte 50ha industriezone erbovenop. Naar afwikking op de R22 kan dit geen probleem vormen.

Afwikkeling naar centrum - N1

0,23ha woonzone 56,85 personenwagens/dag (of 6 tijdens ochtendpiek)
of maximaal ca. 15 woningen

Ca. 2,3ha recreatie/gemeenschap waarvan:

- centumparking 96 staanplaatsen stel 96 bewegingen in piek (aanname verblijftijd 2uur) (geschat ca. 2000m²)
- sporthal: stel 3000m²: 51-66 parkeerplaatsen stel verblijftijd 2uur: 51-66 autobewegingen/uur)
- school: stel ca. 0,5ha: het terrein voor de school zou voor een optimalisatie kunnen dienen waardoor er geen aanzienlijke bijkomende verkeersstroom te verwachten valt.
- sportvelden: stel dat de overige 1ha wordt opgevuld met sportvelden: 13-27 verplaatsingen per uur (stel verblijftijd van 2 uur)

De verschillende functies hebben verschillende piekmomenten. Algemeen kan worden verondersteld dat de parking eerder zal worden gebruikt tijdens de dag- en avondmomenten en niet onmiddellijk in een ochtendpiek (tenzij op marktdag). De sportaccommodatie zal eerder 's avonds gebruikt worden tussen 18u en 22u waardoor ook hier geen ochtendpiek zal gelden.

Voor de invulling van recreatie- en gemeenschapsvoorziening wordt verder CROW (ASVW 2004) parkeerkencijfers gehanteerd voor het kencijfer, meer bepaald:

Sportveld: 13 – 27 plaatsen per ha netto terrein stel

Tennis: 2 - 3 plaatsen per baan

Sporthal: 1,7 – 2,2 per 100m² bvo

De uiteindelijke invulling van het RUP staat nog niet vast. Ter illustratie kan wel aangegeven worden dat:

- er tijdens de ochtend bijkomend verkeer kan worden gegenereerd van (wonen+parking): 6+96 = ca. 100 autobewegingen.
- er tijdens de avondpiek verkeer kan worden gegenereerd van (wonen+parking+sport): 6+96+59+20 = 180 autobewegingen.

In het plan-MER is gerekend met 10ha kmo-zone hetgeen overeenkomt met 495 pae. De geplande voorzieningen zitten hier ruim onder en zijn dus ingerekend in het plan-MER VSGB. Bovendien is de verkeersgeneratie van de geplande ontwikkeling verwaarloosbaar ten opzichte van de verkeersgeneratie van de cluster 3 (Vilvoorde-Machelen langs N1)

Naar leefbaarheid van de Slachthuisstraat/Vestenstraat blijft dergelijk worstcase scenario nog onder de vigerende vuistregel m.b.t. leefbaarheids capaciteit van woonstraten a rato van 250 vtg/u/richting. Bovendien zijn de voorzieningen hoofdzakelijk lokaal.

Geluid

Vlarem II bijlage 2.2.1 geeft de milieukwaliteitsnormen en richtwaarden weer voor geluid in open lucht.

De richtwaarde voor het specifiek geluid in open lucht, afkomstig van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen, bedraagt in gebieden gelegen op minder dan 500m van industriegebieden of kmo-zone 50 dB(A) (overdag). De norm in industriegebied en kmo-zone zelf bedraagt 60 dB(A).



Het plangebied heeft een goed geluidsklimaat. Nieuwe bedrijven in de economische zone dienen alleszins aan de milieukwaliteitsnormen van Vlareem te voldoen waardoor effecten op het omgevingsgeluid binnen de perken worden gehouden.

Het plan-MER VSGB stelt in haar milderende maatregelen voor om voldoende afstand te voorzien tussen geplande bedrijven en de geplande&bestaande bewoning. Het RUP Forges de Clabecq voorziet de inplanning als volgt:

- een zone voor buffer & openluchtrecreatie en sportinfrastructuur tussen de bestaande bewoning/school in de Slachthuisstraat en Vestenstraat. Deze recreatieve/buffer zone van ca. 50m breedte op zijn smalste en ca. 80m op zijn breedste doet dienst als buffering.
- de minst hinderlijke economische activiteiten (nl. kmo-activiteiten) zijn ingepland op kortere afstand van de bewoning van de Marius Duchéstraat. Er is tussen de tuinen en de zone voor kmo een zone voor wegenis en buffer voorzien met een breedte van ca. 18m en een lengte van ca. 180m. De overige ca. 140m lengte aan bewoners in de Marius Duchéstraat worden gebufferd door de recreatiezone en de bestaande school.

Voor de locatie en inplanning van geluidsbronnen dient rekening te worden gehouden met afstandsregels en milieuzonering. Dit wordt geregeld in de vergunningsfase.

De voorziene buffering in het RUP en de voorschriften in de vergunningsfase kunnen er voor zorgen dat de geluidsimpact tot een minimum wordt herleid.

Lucht

Aandachtspunten hebben ook hier betrekking op hoofdzakelijk de vergunningsfase:

Hierbij kan ook rekening gehouden worden met de ligging van de bedrijvzones t.o.v. de omliggende woongebieden in functie van de overheersende windrichting.

Effecten worden gemilderd mits in acht nemen van de aangehaalde (rand)voorwaarden zoals:

- (controle op) toepassen van BBT bij industriële activiteiten
- Voldoen aan wettelijke Vlareem-bepalingen welke de vergunningsverlener in staat stelt om enerzijds bij elke vergunningsaanvraag minstens de toepassing van de desbetreffende bepalingen te controleren en zo nodig strengere eisen terzake op te leggen in bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden.
- Strikt nazicht bij vergunningsverlening van de werkelijke te verwachten impact op de luchtkwaliteit en strikte toepassing van de wetgeving op minimale schoorsteen-hoogte
- Toepassen van milieuzonering/afstandsregels/buffering bij bedrijventerreinen gelegen nabij bewoning

Het plan-MER VSGB stelt in haar milderende maatregelen voor om voldoende afstand te voorzien tussen geplande bedrijven en de geplande&bestaande bewoning.

Net zoals hierboven onder de noemer geluid beschreven, zal de voorziene buffering in het RUP, het naleven van Vlareem-voorschriften en de voorschriften in de vergunningsfase er voor zorgen dat de impact van bedrijfsemissies tot een minimum wordt herleid. De overheersende windrichting zuid-zuidwest zit bovendien goed ten aanzien van de bewoning en stedelijke functies in en nabij het RUP Forges de Clabecq.

Bodem en water

De opdrachtgever van de sanering en tevens eigenaar van het terrein WenZ bevestigt dat:

- de grondsanering volledig is uitgevoerd (uitgraving verontreinigde grond – tussentijds rapport goedgekeurd door OVAM));



- men door de uitvoering van de grondsanering er is vanuit gegaan dat de verontreiniging van het grondwater zich heeft gestabiliseerd. Om hieromtrent uitsluitel te krijgen, heeft men een monitoringcampagne van het grondwater opgestart;
- de resultaten van dit monitoringprogramma zijn nu overgemaakt aan de OVAM, die een beslissing zal nemen over al dan niet de noodzaak om het grondwater verder te zuiveren;
- over een eventuele nazorg is er dus nog geen informatie;
- het terrein werd na afgraving opnieuw opgehoogd tot het oude fabrieksniveau.

Daar het terrein volledig vergraven is geweest is de kwetsbaarheid voor de meeste effectgroepen zeer beperkt tot niet relevant.

Het belangrijkste mogelijke effect wordt veroorzaakt door de bijkomende verharding en bebouwing waardoor hemelwater niet meer kan infiltreren en mogelijks sneller afstroomt naar de waterloop. Tijdens de vergunningsfase dient de vergunningverlener er attent op te zijn dat de voorschriften rond de provinciale verordening hemelwater worden opgevolgd. Daarnaast dienen bijkomende afvalwaterlozingen van bedrijven op de Zenne vermeden te worden door desnoods bijzondere voorschriften hieromtrent op te leggen.

Het plan-MER VSGB stelt in haar milderende maatregelen voor dat het voorzien van een bufferstrook tussen bedrijventerrein en de Zenne is aanbevolen.

Het strekt tot aanbevelen dat deze aspecten in het RUP Forges de Clabecq worden opgenomen. Bijkomend zal in het RUP worden opgenomen dat het overwelden van de Zenne niet is toegestaan.

Fauna en flora

De biologische waarde is intussen volledig verdwenen door de saneringswerken over het terrein: Het terrein is volledig vergraven en terug opgevuld. Er zijn dan ook geen specifieke aandachtspunten naar fauna en flora toe.

Landschap

Er zijn geen specifieke effecten of aandachtspunten naar voor gekomen. Mogelijke effecten op beschermingen, erfgoed of relictten zijn niet relevant.

Aangezien het terrein ten behoeve van de sanering reeds volledig vergraven is geweest, zal de archeologische potentie waarschijnlijk klein zijn. Indien er tijdens de projectontwikkeling diepere constructies zouden worden voorzien zal screening van mogelijke effecten op archeologisch erfgoed nog nuttig kunnen zijn. Dit speelt zich echter af in latere projectfase en niet op het niveau van het RUP.

Mens-ruimtelijke aspecten

De huidige beeld- en belevingswaarde van het plangebied RUP Forges de Clabecq kan het best afgeleid worden uit de fotoreportage in bijlage bij dit ontheffingsdossier.

Er zijn geen specifieke aandachtspunten in het plan-MER VSGB geformuleerd voor het plangebied RUP Forges de Clabecq.

De kwalitatieve invulling van het terrein en voornamelijk van de bufferzones zal een aandachtspunt binnen het RUP zijn maar een uiteindelijke uitwerking op projectniveau kennen. Ook hier speelt de vergunningverlener een cruciale rol.

6 Conclusie verzoek tot ontheffing

Gezien het voorgenomen plan een uitwerking is van een deel van cluster C 3 - de deelzone 63/gebied B27 en een deel van cluster C13 – gebied ZA6-4 van het voorlopig vastgesteld GRUP VSGB, waarvoor reeds een plan-MER werd goedgekeurd op 11 juni 2010. Gezien de gevolgde m.e.r.-procedure reeds een systematische en wetenschappelijk verantwoorde analyse en evaluatie van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu gemaakt is met kwaliteitsbeoordeling door de dienst Mer en met de nodige actieve openbaarheid.

Gezien een nieuwe plan-MER voor dit voorliggend RUP Forges de Clabecq (gelet op de info in hoofdstuk 4 en 5 van dit ontheffingsdossier) geen nieuwe of extra gegevens betreffende aanzienlijke effecten kan opleveren.

Aangezien er voldaan is via de plan-MER en het GRUP betreffende het VSGB aan de essentiële kenmerken van de milieueffectrapportage zoals vermeld in artikel 4.1.4 §2 van het DABM.

Gezien de opgesomde milderende maatregelen relevant voor het voorliggend RUP - en die ruimtelijk vertaalbaar zijn - in dit RUP reeds zijn opgenomen of zullen worden opgenomen.

Kan er geconcludeerd worden dat een nieuwe plan-MER niet noodzakelijk is en dat het “verzoek tot ontheffing” gewettigd is.

7 Bijlagen

7.1 Bijlage 1– fotoreportage



Vanaf Zenne naar plangebied



In te vullen zone voor wonen/gemeenschapsvoorziening



Achterzijde woningen Slachthuisstraat (let op niveauverschil)



Achterzijde woningen Slachthuisstraat (let op niveauverschil)



Plangebied richting Marius Duchéstraat



Schoolgebouw Vestenstraat



Bufferzone met gracht



Aansluitpunt Marius Duchéstraat



Zone watergebonden bedrijvigheid



De Zenne met industriegebied aan overzijde Kanaal



Aansluitend school KITO



Slachthuisstraat

7.2 Bijlage 2– kaarten RUP Forges de Clabecq

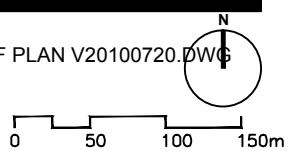


2.14_10_1
Forge de Clabecq




BIJLAGE 01
ORTHOGRAFISCHE LIGGING

datum 2011-02-10
dig ref SO_RUP-FDC_05_BIJL 05-GRAF PLAN V20100720.DWG

schaal 1 - 5.000



LEGENDE

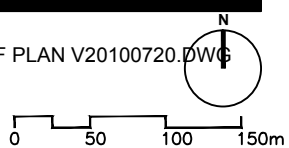
-  Gemeentegrens
-  Vilvoorde / Grimbergen
-  grens gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan






BIJLAGE 02
TOPOGRAFISCHE LIGGING

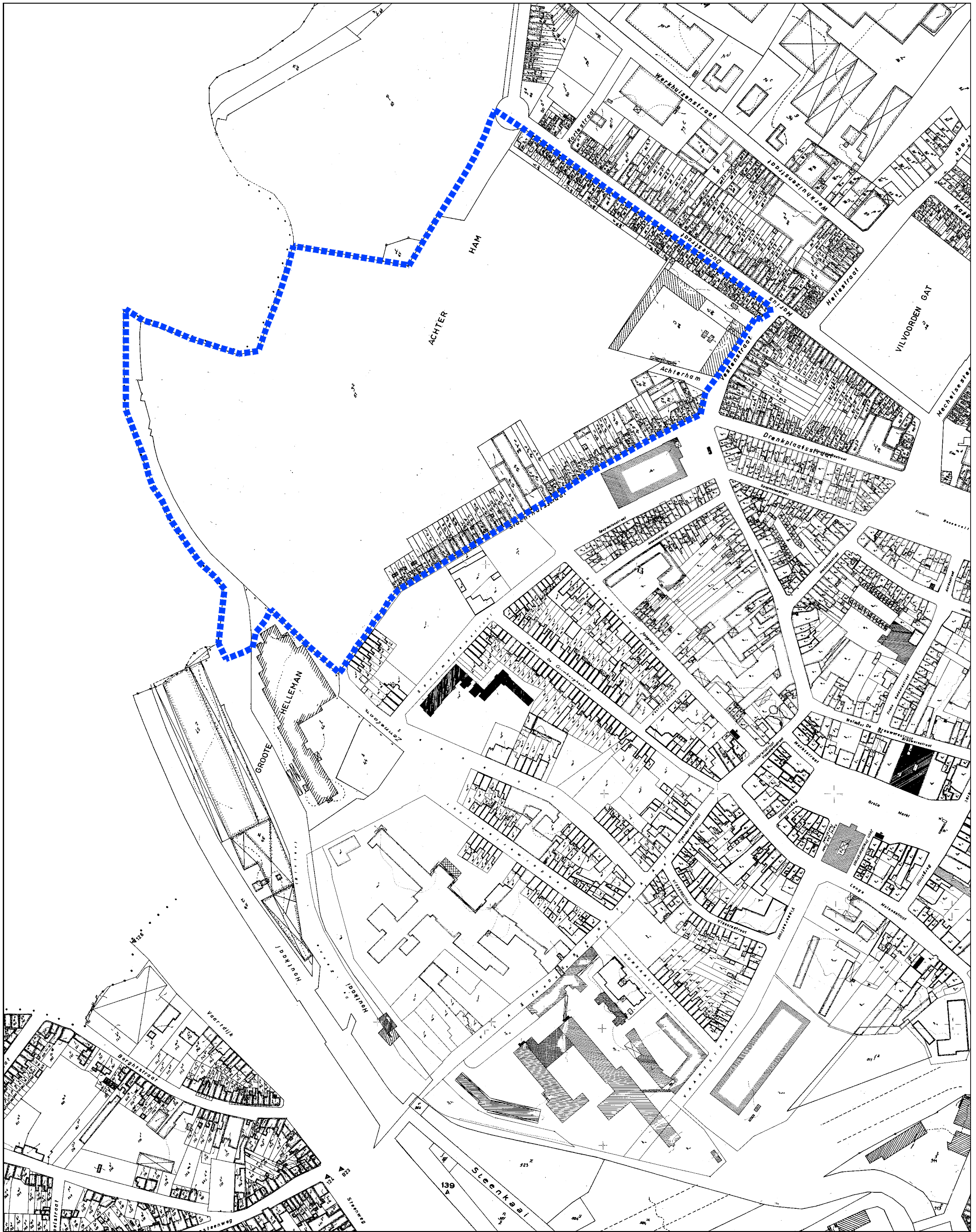
datum 2011-02-10
 dig ref SO_RUP-FDC_05_BIJL 05-GRAF PLAN V20100720.DWG

schaal 1 - 5.000



LEGENDE

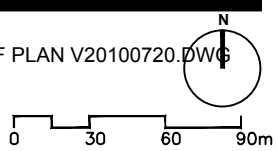
-  Gemeentegrens
-  Vilvoorde / Grimbergen
-  grens gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan






BIJLAGE 03
KADSCAN

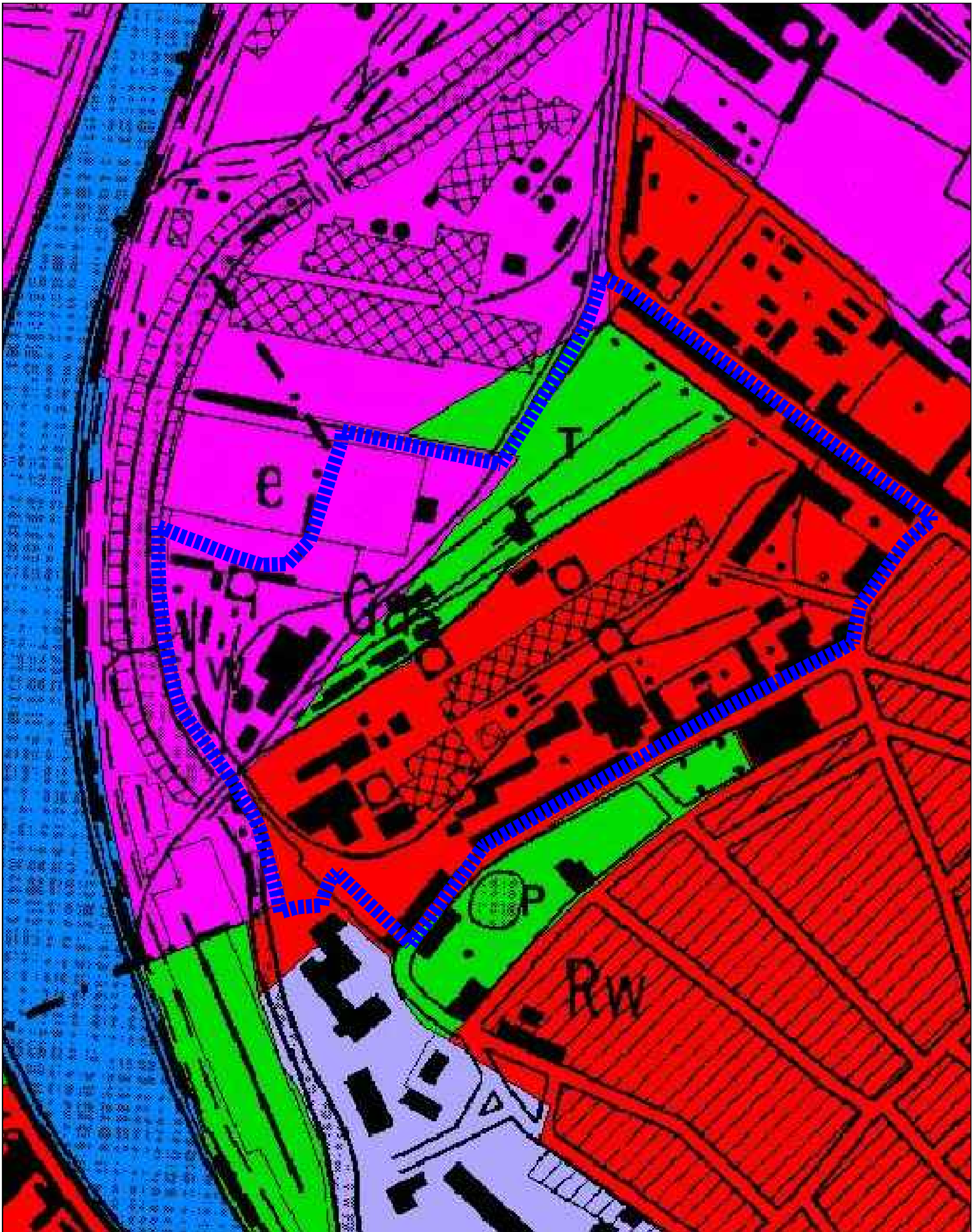
datum 2011-02-10
dig ref SO_RUP-FDC_05_BIJL 05-GRAF PLAN V20100720.DWG

schaal 1 - 3.000



LEGENDE

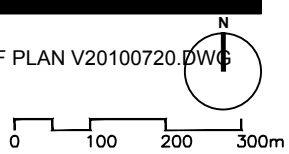
-  Gemeentegrens
-  Vilvoorde / Grimbergen
-  grens gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan






BIJLAGE 04
GEWESTPLAN HALLE-VILVOORDE-ASSE

datum 2011-02-10
 dig ref SO_RUP-FDC_05_BIJL 05-GRAF PLAN V20100720.DWG

schaal 1 - 10.000



LEGENDE

-  Gemeentegrens
-  Vilvoorde / Grimbergen
-  grens gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
23088_214_00010_0001
Forges de Clabecq

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Gemeenteraad van Vilvoorde van houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

DOOR DE GEMEENTERAAD VAN VILVOORDE
 De stadsecretaris, De voorzitter,
 (g) Vera Boudry (g) Marc Van Asch

VOOR EENSLEIJDEND UITTREKSEL
 In opdracht : De voorzitter,
 De stadsecretaris, De voorzitter,

Vera Boudry Marc Van Asch

Het College van burgemeester en schepenen van de stad Vilvoorde bevestigt dat onderhavig gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan conform de decretale regeling inzake openbaar onderzoek werd neergelegd van tot

In opdracht : De stadsecretaris, De voorzitter,

Vera Boudry Marc Van Asch

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Gemeenteraad van Vilvoorde van houdende de definitieve vaststelling van het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

DOOR DE GEMEENTERAAD VAN VILVOORDE
 De stadsecretaris, De voorzitter,
 (g) Vera Boudry (g) Marc Van Asch

VOOR EENSLEIJDEND UITTREKSEL
 In opdracht : De stadsecretaris, De voorzitter,

Vera Boudry Marc Van Asch

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Bestemmings Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant / Vlaamse Regering

van nr.

LEGENDE
 Overlaysstructuren dienen op zich en in combinatie met de onderliggende bestemming te worden gelezen

-  ZONE voor WEGEN
-  ZONE voor ONTSLUITINGSWEGEN
-  ZONE voor GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN
-  ZONE voor WONEN met complementaire activiteiten
-  ZONE met dubbele bestemming RECREATIE / GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN
-  ZONE met dubbele bestemming WONEN / GEMEENSCHAPSVOORZIENINGEN
-  **W** ZONE voor ECONOMISCHE ACTIVITEITEN watergebonden
-  ZONE voor ECONOMISCHE ACTIVITEITEN KMO en ambachtelijke bedrijven
-  ZONE voor BUFFER
-  ZENNE

De ontwerper,

Danny Polspoel
 ruimtelijke planner - stedenbouwkundige
 planoloog dienst stedelijke ontwikkeling stad Vilvoorde
 T +32 (0)2 255 46 04
 F +32 (0)2 255 47 85
 E danny.polspoel@vilvoorde.be

Bijlage I
GRAFISCH PLAN

wijzigingen	datum	omschrijving
w1	2007.03.08	afstemming opp verhoudingen
w2	2009.05.13	afstemming KOV
w3	2010.06.25	afstemming erfrecht
w4		
w5		

schaal **1 - 1.000**

datum : 25.06.2010
 file : SO_RUP-FDC_05_BIUL_01-GRAF PLAN V20100720.DWG

2.14_10_1 - Forges de Clabecq

