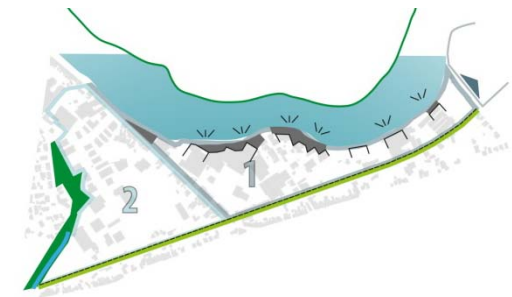
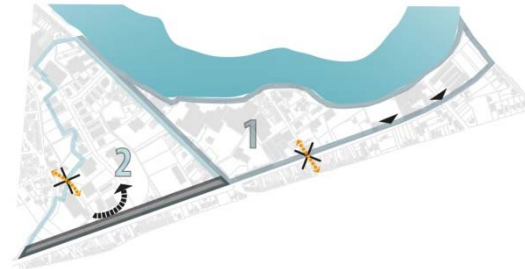
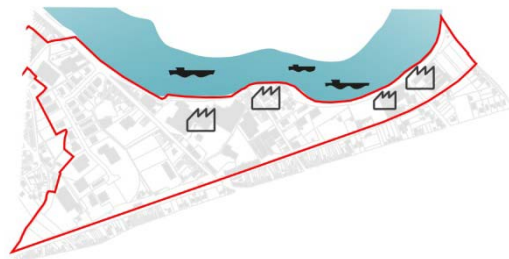


# RUP Stedelijk project Oude Briel te Baasrode | Dendermonde Provincie Oost-Vlaanderen

Stedenbouwkundige voorschriften

Voorontwerp voor plenaire vergadering



Provinciebestuur Oost-Vlaanderen  
Dienst Ruimtelijke Planning  
Woodrow Wilsonplein 2  
9000 Gent

Grontmij Vlaanderen  
Gent, juni 2013





## **Verantwoording**

**Titel** : RUP Stedelijk project Oude Briel te Baasrode

**Subtitel** : Toelichting en Voorschriften

**Projectnummer** : 0706\_0002

**Referentienummer** :

**Revisie** : 1

**Datum** : juni 2013

**Auteur(s)** : LCR

**E-mail adres** : leen.coorevits@grontmij.be

**Gecontroleerd door** :

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** : GVW

**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Meersstraat 138A  
B-9000 Gent  
T +32 9 241 59 20  
F +32 9 241 59 30  
gent@grontmij.be  
www.grontmij.be

# Inhoudsopgave

TOELICHTEND DEEL.....	6	
1	Inleiding.....	7
1.1	Situering en inhoud van de opdracht.....	7
1.2	Doel van de opdracht.....	7
2	Ruimtelijke context.....	8
2.1	Ligging van het plangebied.....	8
2.2	Omgeving van het plangebied.....	9
2.3	Ruimtelijke analyse van het plangebied.....	10
2.3.1	Ontsluiting.....	10
2.3.2	Functies.....	12
2.3.3	Morfologie.....	14
2.3.4	Beeldkwaliteit.....	15
2.4	Fotoreportage.....	16
3	Juridische context.....	19
4	Relatie met de structuurplannen.....	22
4.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.....	22
4.2	Provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen.....	23
4.3	Ruimtelijk structuurplan Dendermonde.....	25
5	Relatie met het globale planningstraject Oude Briel.....	32
5.1	Provinciaal RUP afbakening Dendermonde.....	33
5.2	Masterplan stedelijk project Oude Briel – Baasrode.....	34
5.3	Realisatietraject: transformatie watergebonden bedrijventerrein.....	36
5.4	Plan MER.....	38
5.5	MOBER.....	38
5.6	RVR.....	38

5.7	Passende beoordeling .....	39
5.8	Streefbeeldstudie N17 .....	39
6	Probleemstelling en visievorming .....	41
6.1	Inzetten op watergebonden bedrijvigheid .....	42
6.2	Gefaseerde ontwikkeling.....	43
6.3	Aanpak van zonevreemde woningen.....	44
6.4	Optimaliseren ontsluiting.....	45
6.5	Kwaliteit en leefbaarheid verhogen.....	47
6.6	Duurzame instandhouding waardevol erfgoed Vitamex .....	49
6.7	Structuurschets .....	50
7	Terugkoppeling met PlanMER, Passende beoordeling, MOBER en RVR.....	51
7.1	Besluiten van deze studies .....	51
7.2	Terugkoppeling met de aanbevelingen, voorstellen en milderende maatregelen .....	53
8	Op te heffen voorschriften, ruimtebalans, planschade/planbaten, watoets.....	60
8.1	Op te heffen voorschriften.....	60
8.2	Ruimtebalans .....	60
8.3	Planschade/planbaten .....	61
9	Onteigeningsplan .....	62
	VERORDENEND DEEL .....	68

# TOELICHTEND DEEL

# 1 Inleiding

## 1.1 Situering en inhoud van de opdracht

De **site Oude Briel**, gelegen in het oosten van de gemeente Dendermonde, tussen de Schelde en de N17 is op het gewestplan aangeduid als industriegebied, en kent momenteel een gemengd gebruik met woningen die verweven voorkomen tussen diverse bedrijfsactiviteiten. Het betreft een historisch gegroeide zone.

Voorafgaand aan het RUP werd een **masterplan**<sup>1</sup> opgesteld, waarbij verschillende invullingen voor het gebied werden onderzocht. Op basis van de onderzoeksresultaten van het masterplan en rekening houdend met de ligging van het gebied aan de Schelde werd geopteerd voor een transformatie van het plangebied naar watergebonden bedrijvigheid. Deze keuze is vastgelegd in een intentieovereenkomst tussen de provincie Oost-Vlaanderen, Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en de POM

Oost-Vlaanderen, waarin alle partijen zich engageren om het gebied Oude Briel in Baasrode om te vormen tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrijventerrein, met aandacht voor de leefbaarheid van de omwonenden, mobiliteit en ruimte voor groene maatregelen. Ook de stad Dendermonde ondersteunt deze ontwikkelingsvisie.

Er werd daarom voorafgaand aan het RUP ook een **plan-MER en MOBER** opgemaakt. Het voornemen om het gebied te ontwikkelen (transformeren) tot een duurzaam en kwalitatief watergebonden bedrijventerrein, betreft een plan, waarbij binnen het plan-MER gezocht werd naar de maximaal haalbare transformatie.

## 1.2 Doel van de opdracht

Omdat de huidige bestemming als industriegebied op het gewestplan ruimere mogelijkheden biedt aan bedrijven dan watergebonden bedrijvigheid, maar geen antwoord biedt op het huidig gemengd gebruik, wenst de provincie een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) voor dit gebied op te maken.

Met dit **PRUP** wil de provincie Oost-Vlaanderen de maximaal haalbare transformatie voor het gebied juridisch-planologisch vastleggen. Dit betekent dat het PRUP een verfijning van de mogelijkheden voor bedrijvigheid inhoudt en daarnaast een antwoord biedt op hoe wordt omgegaan met de aanwezige woningen in het plangebied alsook welke inrichtingsprincipes worden gehanteerd en welke buffermaatregelen genomen worden.

<sup>1</sup> Eindrapport Masterplanfase – Stedelijk project Oude Briel-Baasrode, Provincie Oost-Vlaanderen (2009). Raadpleegbaar via [www.oudebriel.be](http://www.oudebriel.be)



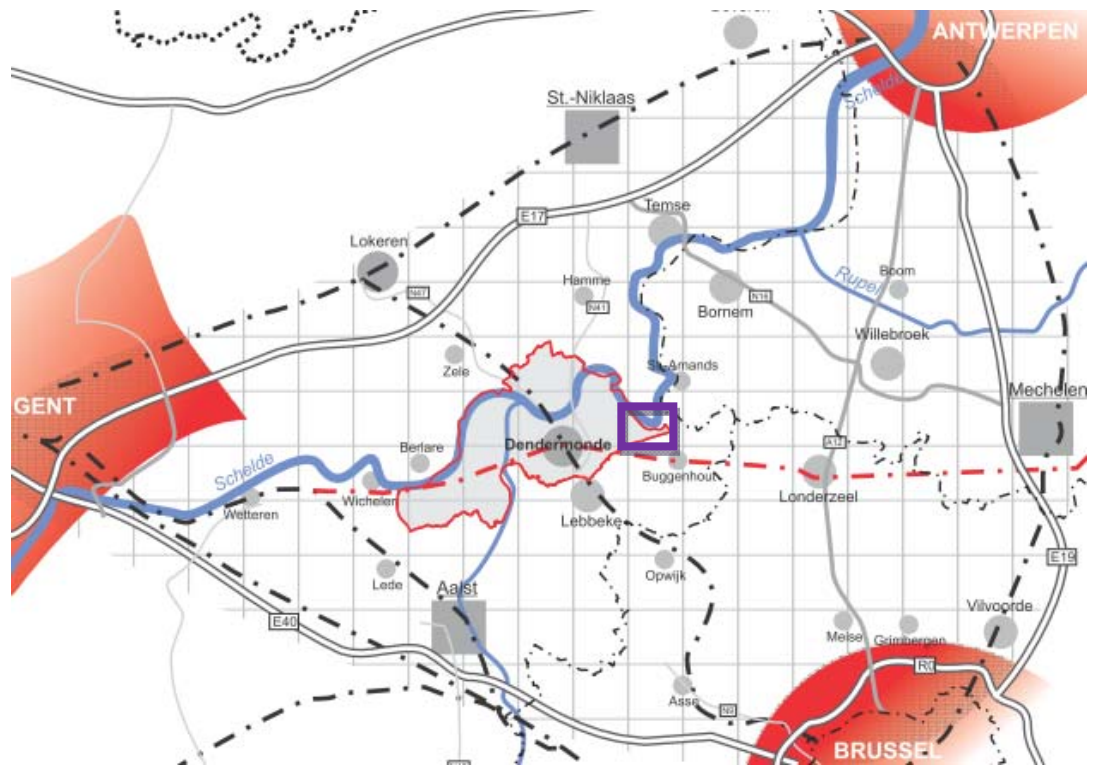
## 2 Ruimtelijke context

### 2.1 Ligging van het plangebied

Het gebied betreft het industriegebied volgens het gewestplan, gelegen in het oosten van de gemeente Dendermonde, deelgemeente Baasrode, op de grens met de gemeente Buggenhout. Deze gemeentegrens vormt de oostelijke grens van het plangebied.

In het noorden begrenst de Schelde het plangebied en de oude spoorlijn 52 Dendermonde-Puurs (momenteel enkel in gebruik door de toeristische stoomtrein Dendermonde - Puurs) vormt de zuidelijke grens. Ten zuiden van het plangebied, ligt de N17, parallel aan de oude spoorlijn.

De westelijke grens van het industriegebied volgens het gewestplan vormt tevens de westelijke grens van het plangebied.



Figuur 1: Situering plangebied in de ruime context

## 2.2 Omgeving van het plangebied

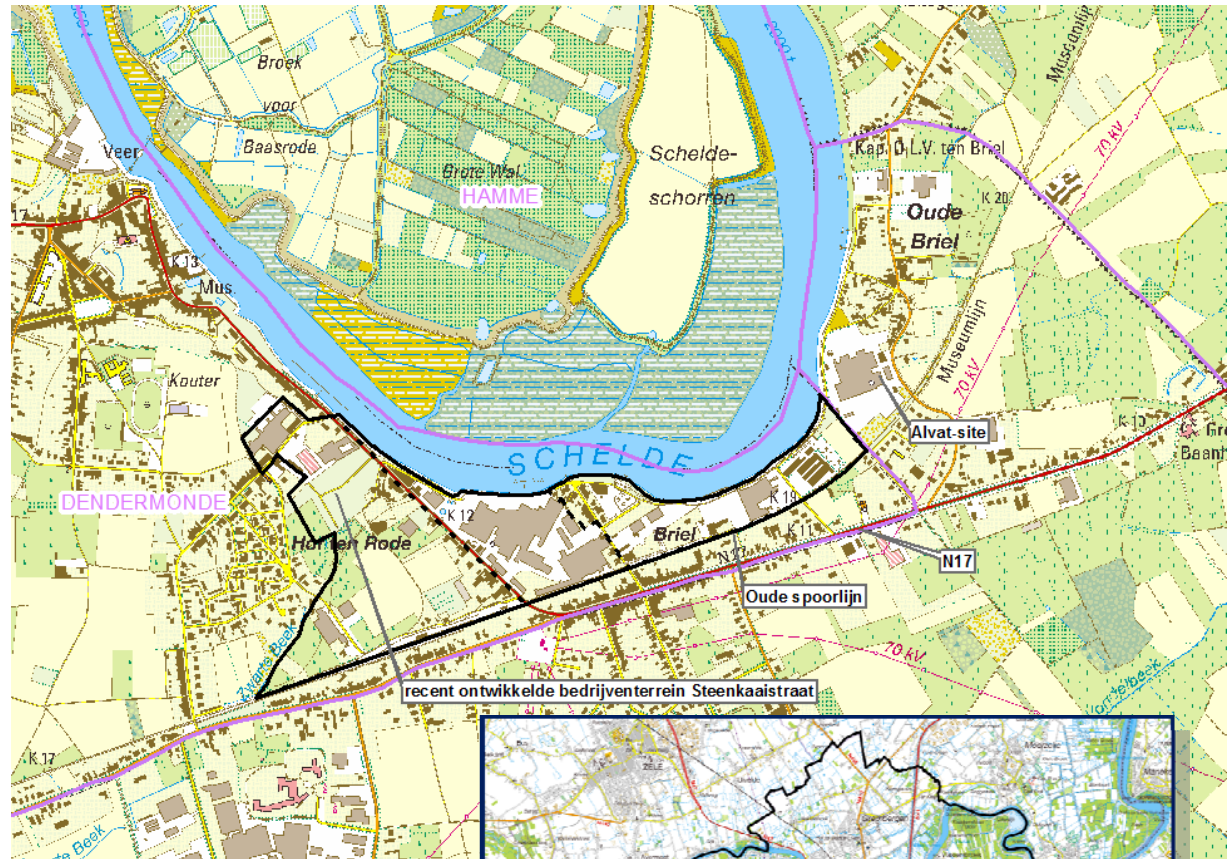
De omgeving van het plangebied kan opgedeeld worden in twee verschillende ruimten, onbebouwd en bebouwd ruimte.

In het noorden grenst het plangebied aan open ruimte:

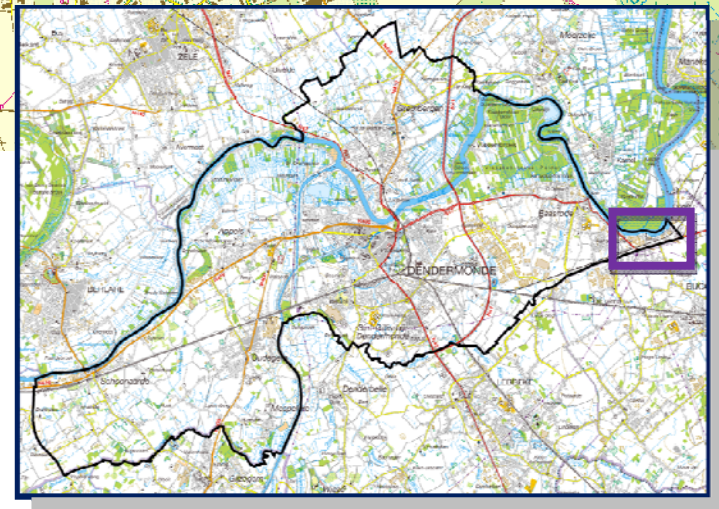
- Enerzijds **de Schelde**, aangeduid als Vogelrichtlijngebied.
- Anderzijds de **schorren en polders** ten noorden van de Schelde, aangeduid als VEN-gebied, Habitatrichtlijngebied en deels als Vogelrichtlijngebied.

De overige zijden zijn omgeven door bebouwing:

- Ten oosten van het plangebied, op grondgebied Buggenhout, ligt de **Alvat-site**, een brownfieldsite, met ten noorden ervan het gehucht **Oude Briel**.
- Ten zuiden van de spoorlijn bevindt zich **lintbebouwing** langsheen de Provinciale Baan N17 en Mandekensstraat.
- Het gebied ten westen vormt de overgang tot de dorskern van Baasrode en bevat onder meer lintbebouwing langs **Driehuizen** en de wijk **Hof ten Rode**.



Figuur 2: omgeving van het plangebied



## 2.3 Ruimtelijke analyse van het plangebied

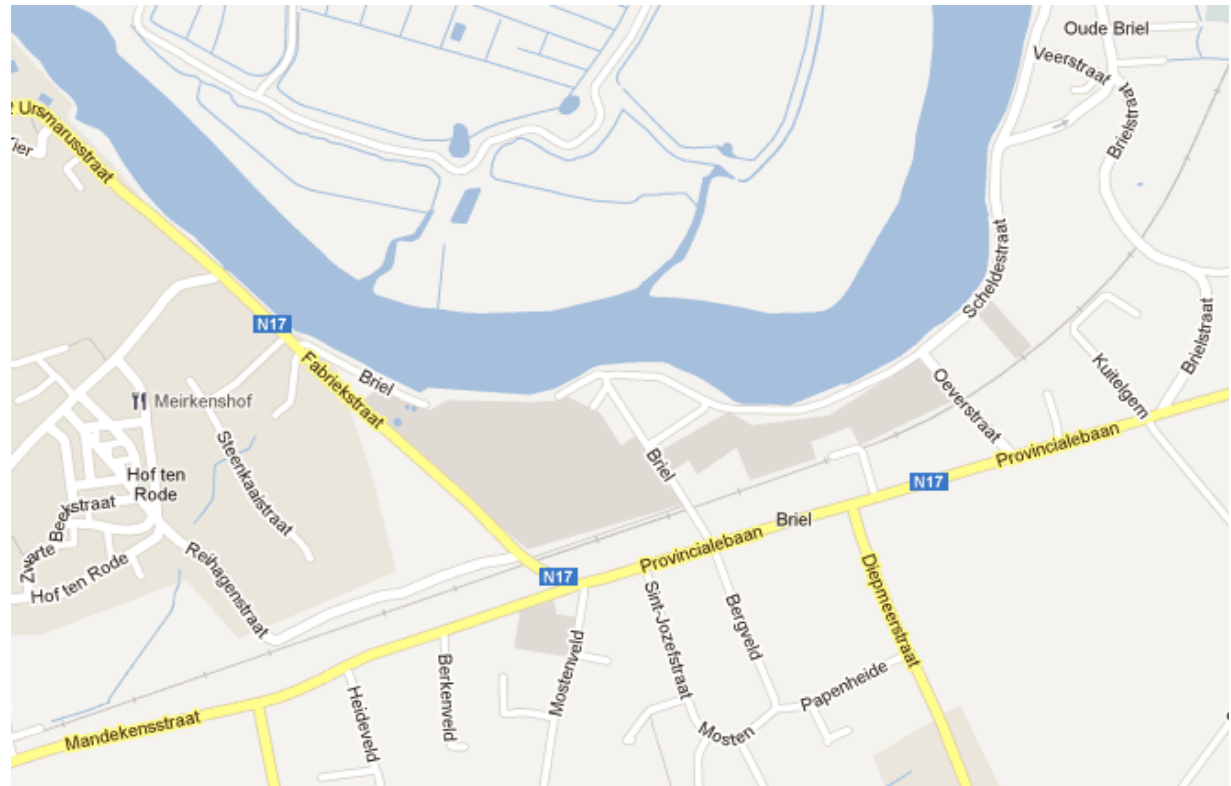
### 2.3.1 Ontsluiting

#### Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt ontsloten door de N17 **Provinciale Baan** richting Willebroek en Mechelen en door de Mandekensstraat (in het verlengde van de N17) richting Dendermonde. Deze wegen kennen een 2x1-profiel en zijn geselecteerd als secundaire weg type II.

De ontsluiting van het plangebied ligt meestal min of meer haaks op deze belangrijke verkeersdrager.

- N17 – **Fabriekstraat/Driehuizen** verzorgt de ontsluiting van Baasrode richting de Provinciale baan en is geselecteerd als lokale weg type II. Deze weg is langs beide zijden bebouwd en heeft een vrij grauw straatbeeld.
- Oostwaarts liggen enkele kleinere ontsluitingswegen zijnde **Briel**, **de Oeverstraat** en **de Kuitelgemstraat** (op de grens van het plangebied);
- Ten westen van de Fabriekstraat ligt de **Steenkaaistraat** en **de Reihagenstraat**. Deze laatste ontsluit enkele bedrijven via de woonomgeving van Hof Ten Rode. De Steenkaaistraat draait af richting Fabriekstraat waarop ze aantakt. Parallel met deze aftakking ligt de **Theodoor Vermijlenstraat** die ook nog enkele bedrijven ontsluit.



Figuur 3: ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer

### Openbaar vervoer

Vandaag wordt het gebied al bediend door het openbaar vervoer. De volgende buslijnen hebben een halteplaats ter hoogte van het plangebied:

- Lijn 245 Brussel – Wemmel – Dendermonde
  - Lijn 252 Dendermonde – Puurs – Boom
  - Lijn 253 Dendermonde – Oppuurs – Puurs – Boom
  - Lijn 257 Dendermonde – Bornem – Boom
- De bediening van deze lijnen is wel beperkt.

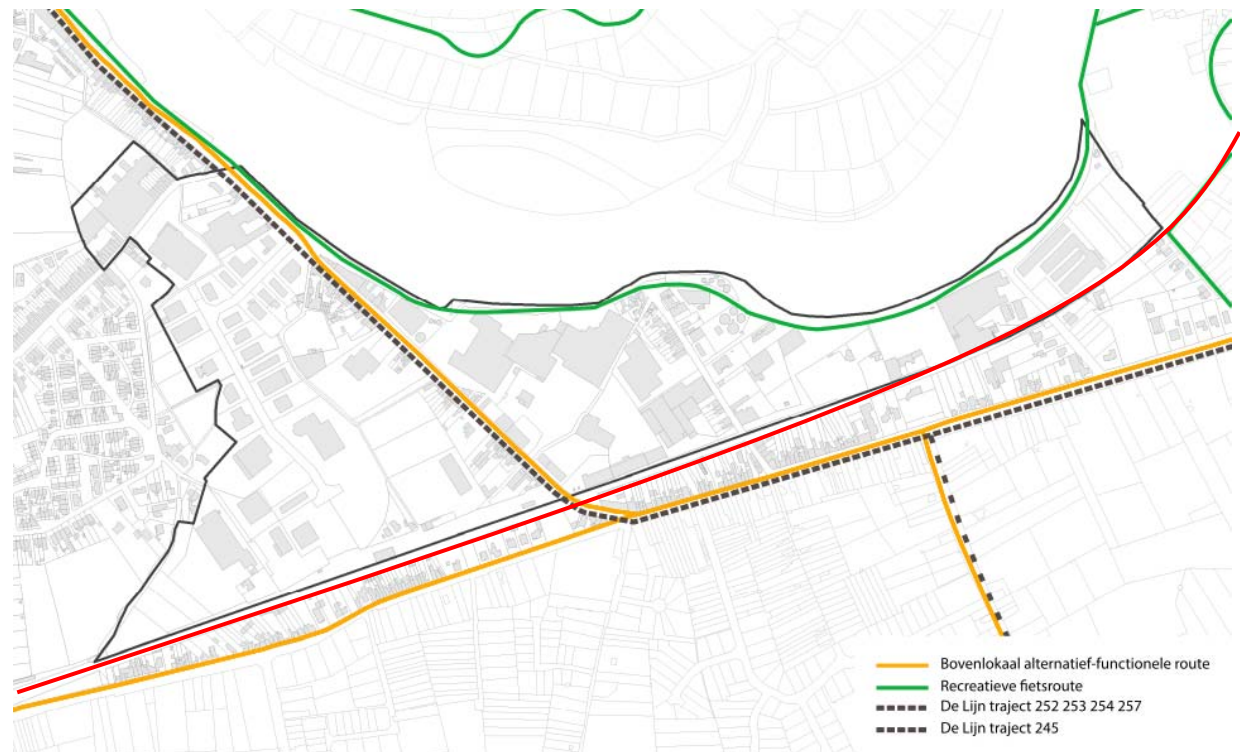
### Spoor en water

Net ten zuiden van het plangebied bevindt zich de spoorlijn 52 Dendermonde-Puurs. De spoorlijn kent enkel nog een recreatief gebruik. De toeristentrein wordt uitgebaat door een vereniging die gevestigd is in het voormalige station van Baasrode Noord.

De Schelde stroomt net ten noorden van het plangebied. De Schelde kan het plangebied ontsluiten voor binnenschepen. In de richting van Gent is de Schelde bevaarbaar voor schepen tot klasse IV (1350T). Richting Antwerpen is de rivier bevaarbaar voor schepen tot klasse V (2000T).

### Fiets

Een aantal wegen in en in de nabije omgeving van het plangebied zijn geselecteerd in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De Fabrikstraat en Mandekensstraat-Provinciale baan zijn aangeduid als functionele fietsroutes. De voormalige spoorlijn en het pad langs de Schelde zijn aangeduid als fietspaden over lange afstand. De verbinding Sint-Ursmarusstraat-Fabrieksstraat-Briel-Scheldestraat is aangeduid in het fietsknooppuntennetwerk.



Figuur 4: ontsluiting van het plangebied met openbaar vervoer en fiets

### 2.3.2 Functies

Op het gewestplan is het gebied ingekleurd als industriegebied, maar naast bedrijfsactiviteiten bevat het gebied in realiteit een sterk gemengd gebruik.

#### Bedrijvigheid

Binnen het plangebied zijn er zes bedrijvenclusters te onderscheiden:

- Bedrijven die worden ontsloten via de Reiha-genstraat en Hof ten Rode. I;
- In het westelijke deel van het plangebied ligt het recent ontwikkelde bedrijventerrein Steenkaai-straat (DDS), dat de overgang vormt tot de dorpskern van Baasrode. Dit terrein wordt ontsloten via de gelijknamige straat naar de Fabriekstraat. Sommige bedrijven worden ontsloten via de Theodoor Vermijlenstraat;
- De voormalige site van Vitamex die gelegen is langs de Theodoor Vermijlenstraat;
- Bedrijven die rechtstreeks ontsluiten via de Fabriekstraat, voornamelijk aan de oostzijde.
- Bedrijven die ontsluiten via Briel. Deze cluster omvat onder meer de brandstoffenhandel Desbo.
- Bedrijven die ontsluiten via de Oeverstraat.



Figuur 5: bedrijvigheid binnen het plangebied (bron: masterplan Oude Briel - Baasrode)

### Zonevreemde woningen en andere functies

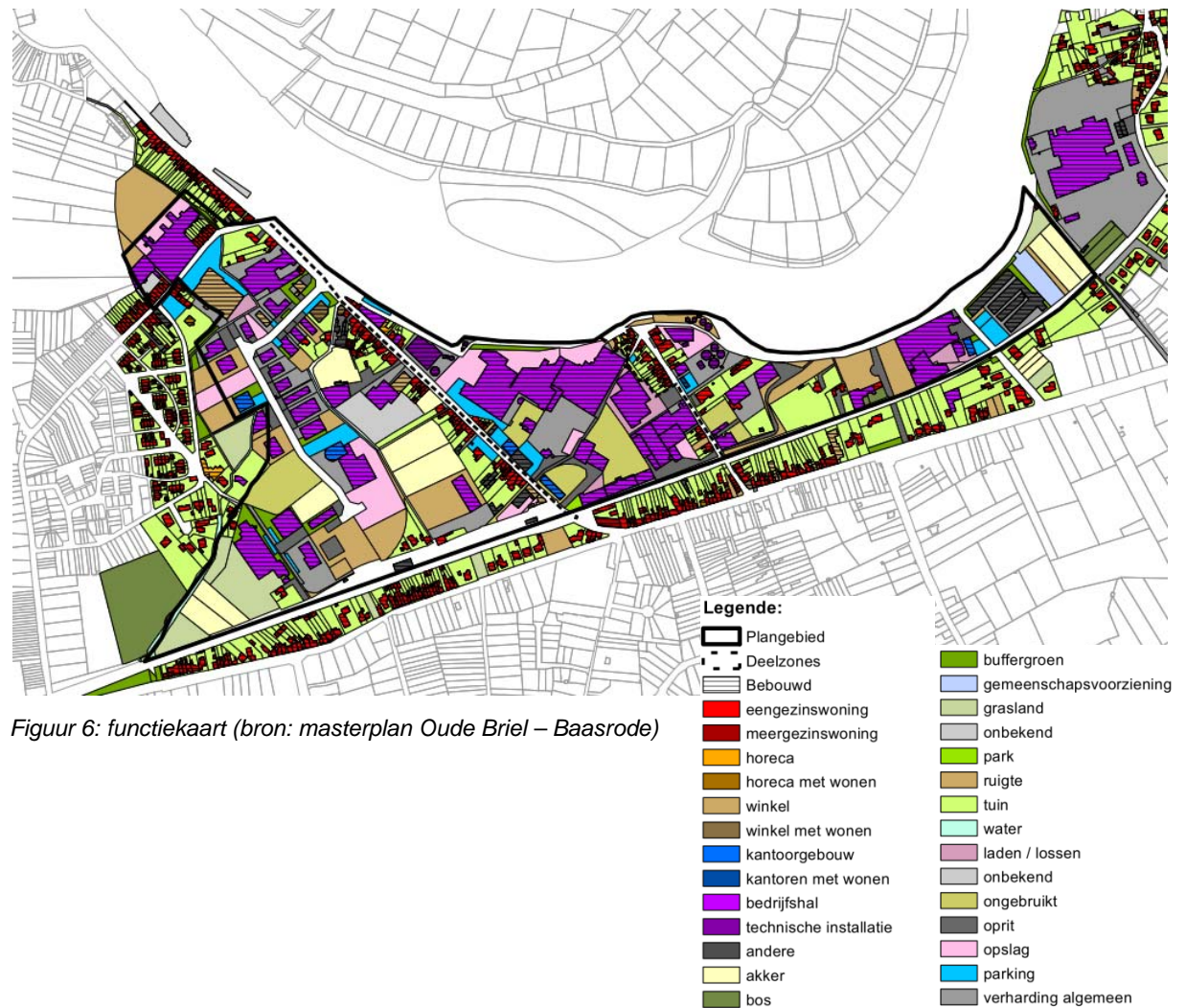
Tussen de vele bedrijfsgebouwen komen er verspreid een aantal alleenstaande zonevreemde woningen voor en een aantal linten met zonevreemde woningen. Verder bevinden zich verspreid ook nog enkele percelen in gebruik als weiland of grasland. In het oosten van het plangebied bevindt zich een begraafplaats.

Binnen het plangebied zijn er twee zones met zonevreemde woningen te onderscheiden:

- Langs de Fabrieksstraat is aan de westzijde een zonevreemd woonlint gelegen met overwegend arbeiderswoningen, aan de overzijde gaat het om een 10-tal woningen.
- Langs Briel zijn de woningen meer verweven met de bedrijfsgebouwen. Hier varieert het van (vroegere) patronaatswoningen tot arbeiderswoningen.

Daarnaast liggen er nog enkele zonevreemde woningen verspreid over het plangebied:

- Lintbebouwing aan de noordzijde van de Theodoor Vermijlenstraat, deze woningen zijn beschermd;
- Enkele verspreide woningen rondom de bedrijvzone Steenkaaistraat.



Figuur 6: functiekaart (bron: masterplan Oude Briel – Baasrode)

### 2.3.3 Morfologie

#### **Bebouwing**

De ruimtelijke structuur is historisch gegroeid. De vormentaal en structuur valt dus ook niet zo eenduidig te omschrijven. Het gebied kent een wirwar van straten, opritten en bebouwing die nauwelijks geordend zijn en de indruk geven “at random” ingeplant en ontstaan te zijn. Dit heeft als gevolg dat het gebied ook niet optimaal ingevuld is en er steeds moeilijke zones of restzones over blijven.

Recent werd een nieuw bedrijventerrein ingericht in het binnengebied dat ingesloten zit tussen de Zwarte Beek in het westen en de lintbebouwing langs de Fabrieksstraat in het oosten. Verschillend van de rest van het gebied is dit recent ontwikkeld bedrijventerrein wel duidelijk en logisch gestructureerd.

#### **Wegenis**

Globaal gezien vallen er drie min of meer parallelle structuren te beschouwen die “haaks” staan op de Provinciale Baan. Dit zijn de drie wegen die instaan voor de ontsluiting van het gebied: de Fabriekstraat in het westen, Briel centraal en de Oeverstraat in het oosten.

In tegenstelling tot de Oeverstraat en Briel, die zich enkel uitstrekken van de Schelde tot aan de Provinciale Baan, dient de Fabriekstraat ook als ontsluiting op ruimere schaal van en naar de kern van Baasrode. Deze weg vertakt zich ook nog verder binnen de grenzen van het plangebied naar de Steenkaaistraat.



*Figuur 7: luchtfoto van het plangebied (bron: [www.maps.google.be](http://www.maps.google.be))*

## 2.3.4 Beeldkwaliteit

### Openbaar domein

Het straatbeeld is niet overal even fraai. De beeldkwaliteit van het openbaar domein in het plangebied is over het algemeen erg laag. Het wegbeeld van de Fabriekstraat past niet bij de functie die de weg hoort te vervullen en de beeldkwaliteit van de interne wegen is sterk verschillende maar over het algemeen rommelig. Er is duidelijk een gebrek aan ruimtelijke kwaliteit en structuur waardoor het gebied zeer moeilijk 'leesbaar' en 'beleefbaar' is. Ook langs de Schelde is er, ondanks de functie binnen het recreatief fietsrouten netwerk, nauwelijks aandacht voor de kwaliteit van het openbaar domein.

### Gebouwen

De aanwezigheid van een aantal verwaarloosde gebouwen komt dit straatbeeld niet ten goede. In het gebied ten oosten van de Fabriekstraat zijn de gebouwen over het algemeen al enkele decennia oud. Recentelijk werden enkele historische panden gerenoveerd. Ten westen van de Fabriekstraat zijn de gebouwen erg recent. Ten westen bevindt zich namelijk ook het nieuw bedrijventerrein.

In het noorden van het plangebied langs de Theodor Vermijlenstraat bevindt zich een aaneenschakeling van waardevolle panden. Veel van de gebouwen langs die straat zijn ook beschermd als monument. Slechts een aantal van de gebouwen zijn gelegen binnen de afbakening van het plangebied.

Fabriekstraat



Briel en Oeverstraat





2.4 Fotoreportage



*Fabrieksstraat ter hoogte van de overweg*



*Voormalige spoorweg*



*Voormalige spoorweg en station*



*Woonlint langs Fabrieksstraat*



*Briel*



*Briel*



*Steenkaaistraat*



*Steenkaaistraat – nieuw bedrijventerrein*



*Steenkaaistraat, doorsteek voor traag verkeer*



*Langs de Schelde tussen Oeverstraat en Briel*



*Kaaien langs de Schelde*



*Scheldekaaien ter hoogte van Briel*



*Langs de Schelde tussen Briel en Fabriekstraat*



*Langs de Schelde tussen Briel en Fabriekstraat*



*Schelde ter hoogte van Briel*



*Ingesloten groenzone tussen Steenkaaistraat en Fabriekstraat*



*Ingesloten groenzone tussen spoorweg en Zwarte Beek*



*Ingesloten groenzone tussen Steenkaaistraat en Fabriekstraat*



*Fietsroute op het jaagpad langs de Schelde*



*Zwarte Beek in het westen van het plangebied*



*Begraafplaats in het oosten van het plangebied*



*Theodoor Vermijlenstraat – site Vitamex*

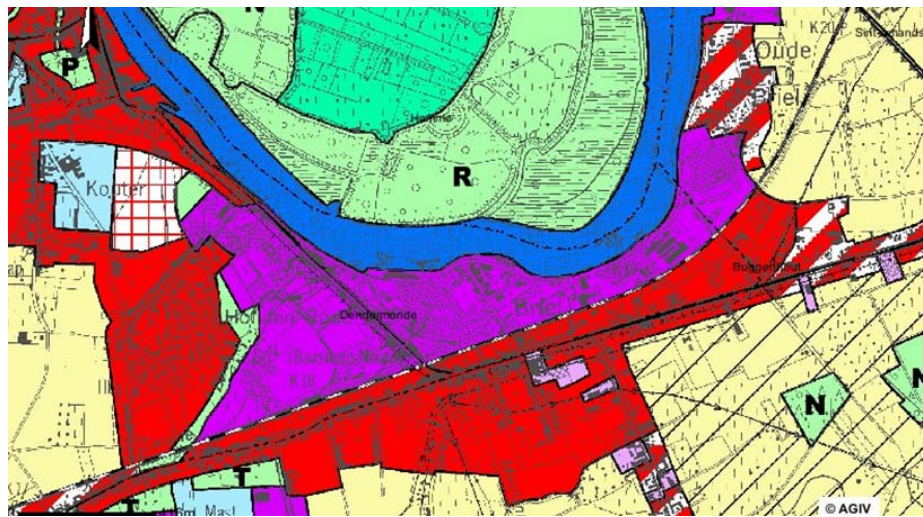



*Beschermde woningen Theodoor Vermijlenstraat*




*Villa gelegen centraal in het plangebied net ten noorden van de spoorweg*

### 3 Juridische context

TYPE PLAN	BINNEN HET PLANGEBIED	GRENZEND AAN PLANGEBIED	
Gewestplannen	Gewestplan Dendermonde (KB 07-11-1978) Industriegebied, groengebied	Gewestplan Dendermonde (KB 07-11-1978) groengebieden, woongebieden, bestaande waterwegen, woonuitbreidingsgebieden.	 <p>Gewestplan Dendermonde</p>
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen	GRUP "Gebieden van het geactualiseerde SIGMA-plan 'Polder van Vlassenbroek, Grote en Kleine Wal, Zwijn en Groot Schoor'", definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering d.d. 26/03/2010	
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Dendermonde, goedgekeurd bij ministerieel besluit d.d. 25.01.2011 en geschorst door de Raad van State d.d. 12.08.2011	geen	
Gemeentelijke ruimtelijke		RUP Zonevremde woningen,	

uitvoeringsplannen		goedgekeurd door de deputatie op 7 juni 2007	
Algemene plannen van aanleg	geen	geen	
Bijzondere plannen van aanleg	geen	Geen	
Niet-vervallen verkavelingen	geen	-	Grafisch plan Gewestelijk RUP
Beschermd erfgoed	<p>Een gedeelte van de fabriekswijk Vermylen is beschermd als monument bij MB van 05.01.2004</p> <p>nr. 4-18, 8 personeelswoningen, rij "villa's" met bijhorende tuinen met tuinmuren</p> <p>nr. 24-36, 7 personeelswoningen,</p> <p>nr. 20, gedeelte van de voormalige "Ateliers de construction de Baesrode" gevormd door de grote fabriekshal met rolbrug en de aansluitende straatgevel van</p>	<p>Een gedeelte van de fabriekswijk Vermylen is beschermd als monument bij MB van 05.01.2004,</p> <p>nr. 15, voormalige villa van Theodoor Vermylen en bijhorende tuin met tuinmuur met hekwerk,</p> <p>nr. 3-13, 6 personeelswoningen,</p> <p>nr. 19, personeelswoning,</p> <p>nr. 17; voormalige concertzaal, bijhorend plein op de hoek met</p>	

	het overig deel van het bedrijfsgebouw.	Hof ten Rode;	
Fietsroute	<p><b>Bovenlokale functionele fietsroute</b> Fabrieksstraat</p> <p><b>Fietspad over lange afstand:</b> deel van Briel langs de Schelde en de voormalige spoorweg</p> <p><b>Fietsknooppuntennetwerk:</b> Deel van Briel langs de Schelde</p>	<p><b>Bovenlokale functionele fietsroute:</b> Fabrieksstraat-Sint-Ursmarusstraat en Provinciale Baan.</p> <p><b>Fietspad over lange afstand:</b> deel van Briel langs de Schelde en de voormalige spoorweg</p> <p><b>Fietsknooppuntennetwerk:</b> Deel van Briel langs Schelde</p>	 <p><i>buurt- en voetwegen</i></p>
Voet- en buurtwegen	Chemin n°2, n°3, n°19, n°45 Sentier n°23, n°30, n°44	Chemin n°2, n°3, n°19, n°34, n°45 Sentier n°23, n°30, n°44, n°178, n°182	
Rooilijnplannen	geen	geen	
Bevaarbare waterlopen	geen	Schelde	
Onbevaarbare geklasseerde waterlopen	Zwarte beek, geklasseerd, tweede categorie Mostenbeek, geklasseerd, tweede categorie	Zwarte beek, geklasseerd, tweede categorie Mostenbeek, geklasseerd, tweede categorie	
Overstromingsgebieden	Beekvallei van de Zwarte Beek wordt plaatselijk, waaronder ook deels binnen het plangebied, als mogelijk overstromingsgevoelig gebied aangeduid.		

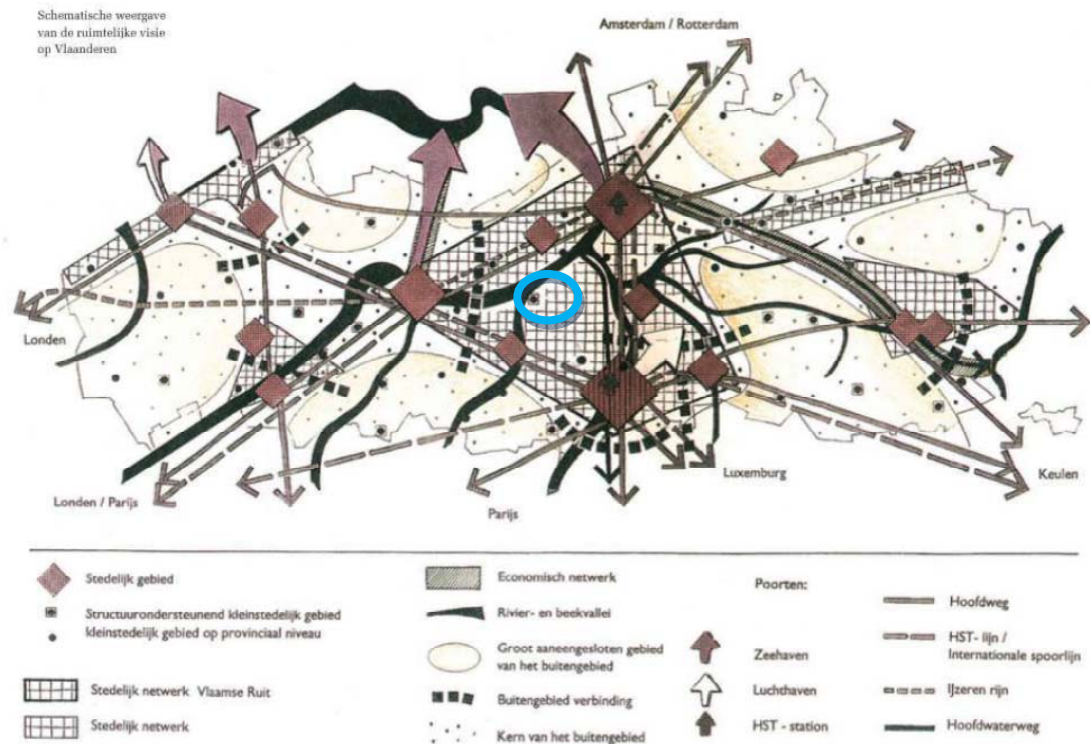
## 4 Relatie met de structuurplannen

### 4.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Dendermonde bevindt zich centraal binnen het stedelijk netwerk van internationaal niveau **de Vlaamse Ruit**. De stad is geselecteerd als **structuurondersteunend kleinstedelijk gebied**, wat tevens betekent dat ze een belangrijk knooppunt vormt binnen de gewenste economische structuur.

Het plangebied takt niet rechtstreeks aan op een hoofdweg of primaire weg. Vanaf de E17 kan het bereikt worden via de N47 (afrit Lokeren) of de N41 (afrit Dendermonde). De N47 is echter slechts tot in Zele geselecteerd als primaire weg type II; de **N41** is tot Dendermonde een **primaire weg type II** en is zo op Vlaams niveau aangeduid als de verbinding tussen Dendermonde en de E17. Vanaf de E40 is geen primaire ontsluiting naar het plangebied voorzien.

Wat betreft het spoorwegennet is de lijn Brussel-Dendermonde geselecteerd als **hoofdspoorweg** voor personenvervoer. De **Schelde** maakt ter hoogte van het plangebied deel uit van het **hoofdwatwegennet**.



Figuur 8: Situering Dendermonde binnen RSV (RSV 1997)

## 4.2 Provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen

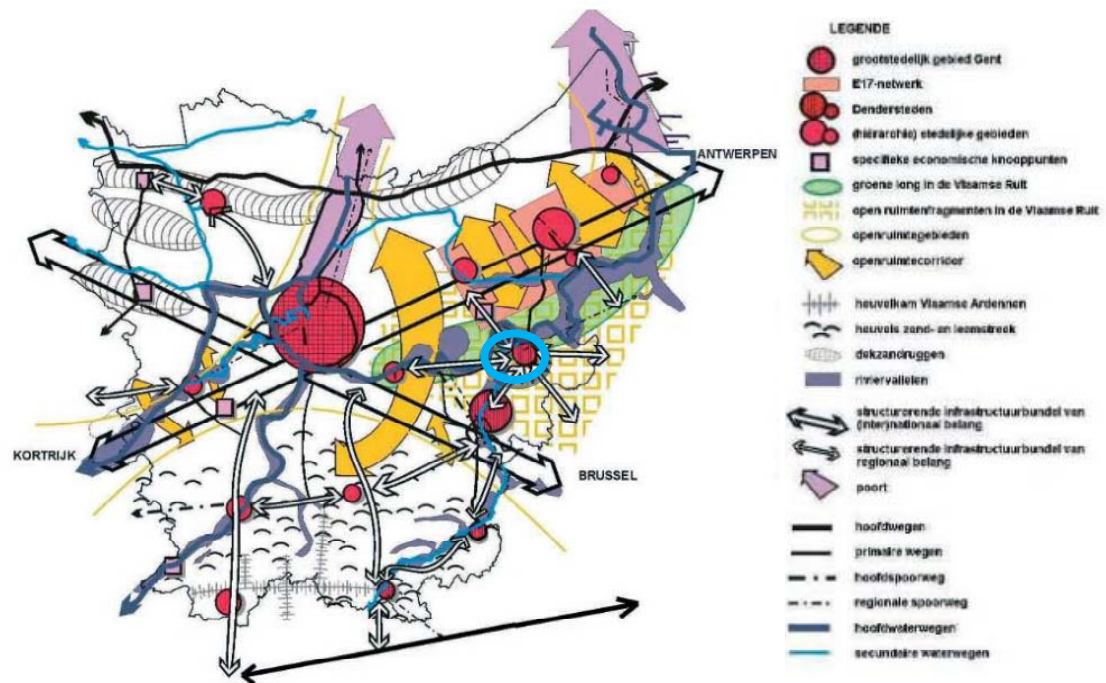
### Deelstructuren

De doelstellingen voor de ruimtelijk-economische structuur zijn:

- bundelen van de economische activiteiten;
- voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan bedrijventerreinen;
- efficiënt en doordacht ruimtegebruik op bedrijventerreinen;
- een sturend ruimtelijk-economisch beleid door een **aanbod- en locatiebeleid**.

Dendermonde heeft als subregionaal centrum in de Vlaamse Ruit ook een aanzienlijk economisch belang voor het omliggend buitengebied van het Oostelijk Rastergebied en Klein Brabant. Bijkomende economische ontwikkelingen kunnen het kleinstedelijk gebied een **centrale rol geven inzake werkgelegenheid**. Op die manier kan de centrale ligging gevaloriseerd worden. Door vooral **regionale economische ontwikkelingen** naar Dendermonde te leiden, wordt verdere versnippering van het Oostelijk Rastergebied vermeden.

De ligging van Dendermonde aan een secundaire waterweg of **een hoofdwaterweg biedt tal van potenties, zowel naar watergebonden bedrijvigheid** als naar recreatieve verplaatsingen. Vanuit de provincie wordt gepleit voor het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Dendermonde – Puurs. De **N17** (van kruising N47 tot provinciegrens, m.u.v. de doortocht van Baasrode) wordt als **secundaire weg type II** geselecteerd: Hoogstraat en Mandekensstraat.



Figuur 9: Dendermonde binnen de visie uit het PRS (bron: PRS Oost-vlaanderen)



## Deelruimte

### DENDERSTEDEN

De Dendersteden hebben, als stedelijk gebied tussen Gent en Brussel, aanzienlijke potenties. Hun centrale functie wordt versterkt zodat zij, elk op hun niveau, hun belang als centrum kunnen terugwinnen (wonen en woonondersteunende voorzieningen, economische functies enz....).

Het beleid steunt op volgende principes:

- versterking van de Dendersteden als kwalitatieve stedelijke kerngebieden;
- **herstel van de economische rol op basis van de bestaande ontsluitingspotenties en de bereikbaarheid vanuit het eigen ommeland;**
- de Dender als ruggengraat en randvoorwaarde in de stedelijke ontwikkeling.

Dendermonde maakt deel uit van de Dendersteden en behoort ook tot het oostelijk rastergebied.

### OOSTELIJK RASTERGEBIED

In het Oostelijk Rastergebied wordt het belang van de stedelijke centra versterkt en wordt de leefbaarheid van de openruimtefuncties veiliggesteld. Dit betekent dat een verdere afname van de natuurwaarden, zowel kwalitatief als kwantitatief, verhinderd moet worden, dat de verdere versnippering en inkrimping van het agrarisch areaal voorkomen moeten worden en dat de landschappelijke kwaliteiten niet verder geïndividualiseerd mogen worden, maar voor iedereen beschikbaar gehouden / gemaakt moeten worden.

Dit wordt vertaald in onderstaande ruimtelijke principes:

- maximaal gebruik van de openruimtekers voor de openruimtefuncties
- gedeconcentreerde bundeling van wonen in een ruime selectie van kernen en enkele duidelijke centrale plaatsen
- een verkeerssysteem vertrekkend vanuit openbaar vervoer en gericht naar de centrale plaatsen

### SCHELDEVALLEI

De Scheldevallei wordt ontwikkeld als groene long in de Vlaamse Ruit. Hierbij worden de landschappelijke en ecologische potenties ten volle benut. Om de natuurlijke en landschappelijke potenties te versterken, worden alle sectoren coherent ontwikkeld. Het toeristisch-recreatief belang wordt versterkt en benut in de verdere ontwikkeling van de deelruimte. Dit beleid is complementair aan dat voor de Vlaamse Ruit (bundeling en concentratie van wonen en bedrijvigheid in stedelijke gebieden/netwerken en behoud van de resterende open ruimte voor landbouw).

Het wordt vertaald in onderstaande ruimtelijke principes:

- openruimteactoren ingeschakeld in het landschapsbeheer en de natuurversterking
- stedelijke kernen en grote dorpen als poorten tussen het stedelijk netwerk en het regionaal park
- dorpen en verlaten bedrijfsgebouwen ingeschakeld in het toeristisch-recreatief en educatief medegebruik.

### 4.3 Ruimtelijk structuurplan Dendermonde

#### Gewenste ruimtelijk economische structuur

##### *Differentiatie bestaande bedrijventerreinen*

Voor de bestaande bedrijventerreinen wordt er gestreefd naar een **duurzame verdichting**. Concreet betekent dit o.a. het verder invullen van de restpercelen en de strategische grondreserves, verdichting door gestapelde bedrijfsbebouwing (van functies en activiteiten die dit toelaten), veranderen van de modal split gericht op inperken auto- en vrachtwagengebruik, stapelen van parkeervoorzieningen (onder, bovenop de bedrijfsgebouwen of in geconcentreerde parkeerclusters met oog voor synergetisch parkeergebruik, inpassing van hernieuwbare energie-infrastructuur, enz ...

Voor bestaande bedrijventerreinen wordt er tevens gestreefd naar een **diversificatie in functie van een sterkere profilering**. Dit kan op diverse vlakken: lokale/regionale bedrijvigheid, ontsluiting voor verschillende vervoersmodi, soort bedrijvigheid.

Voor de bestaande bedrijventerreinen wordt er tevens gestreefd naar het **kwalitatief versterken van hun landschappelijke beeldwaarde**. Er wordt in eerste instantie gefocust op de versterking van het landschappelijke beeld vanaf het openbaar domein.

Differentiatie vanuit bedrijvigheid voor Den Briel:

- Zone voor opvang van te herlocaliseren en/of nieuwe regionale bedrijvigheid;
- Streven naar watergebonden bedrijvigheid i.f.v. transport, productie, enz.... voor percelen met ontsluitingsmogelijkheid aan de Schelde;
- Bedrijven op het lokaal industrieterrein aan de Steenkaaistraat mogelijkheid bieden tot behoud volgens hun huidige functie;
- Clustering van bestaande versnipperde bedrijfspercelering;
- Potentiële zone voor uitbouw van regionale open overslagkade (nu schepen tot 2.000 ton);
- Onderzoeken mogelijkheden tot uitbouw goedertransport via spoorlijn 52 (museumlijn) i.f.v. duurzame modal split;

Ontwikkelingsopties vanuit deelruimte (deelruimte "kleinstedelijk gebied Dendermonde")

- Scheiding en/of geclusterde vermenging van wonen en werken;
- Versterken van de landschappelijke inbuffering;
- Verbeterde ontsluiting auto- en vrachtverkeer via N17 afstemmen met verkeersleefbaarheid voor woningen langsheen Mandekensstraat/Provinciale Baan (N17);
- Integratie met na te streven verlenging sneltramlijn Antwerpen-Boom via Puurs naar Dendermonde;
- Rekening houden met uit te bouwen langzaam verkeerverbinding langsheen Scheldebijk en langsheen museumspoorlijn i.f.v. duurzame modal split;



Figuur 10: Gewenste economische structuur (bron GRS Dendermonde)

*Uitbouw van een regionale laad- en loskade voor transport over het water.*

De ligging van Dendermonde langs de Schelde en aan de monding van de Dender maakt haar tot een interessante plek voor de uitbouw van een regionale laad- en loskade voor transport over het water.

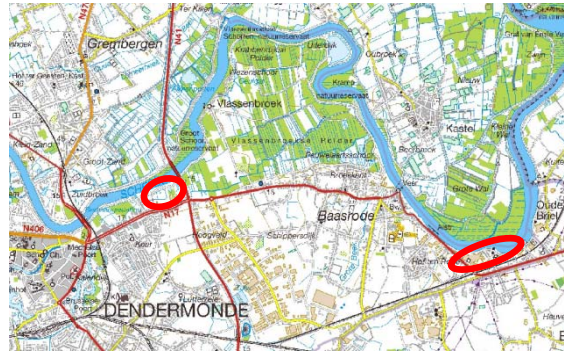
Een bevraging van de bedrijven op het grondgebied van Dendermonde, gecombineerd met vragen van bedrijven vanuit Zele en Hamme leveren voldoende concrete interesse op om de bouw van zo'n laad- en loskade economisch te verantwoorden.

Voor de inplanting van zo'n regionale laad- en loskade, zijn er een aantal ruimtelijke randvoorwaarden waaraan een inplantingsplaats dient te voldoen:

- Gelegen langsheen een geschikte aanmeerplaats langsheen de Schelde of de Dender bereikbaar voor schepen van minimaal 1350 ton.
- Als aan één zijde van de Schelde of Dender een laad- en loskade uitgebouwd wordt, dient de andere zijde maximaal ingericht te kunnen worden i.f.v. ecologische infrastructuur.
- Goede ontsluiting naar het hogere wegennet.

Een ruwe screening van het grondgebied van Dendermonde leidt, niet-limitatief, tot twee potentiële inplantingslocaties:

- Site Van Pollaert (tussen het bovenlokaal kleinhandelslint Mechelsesteenweg en de Schelde).
- Den Briel.



Tabel 1. Voor- en nadelen inplantingslocaties laad- en loskade

	Site Van Pollaert	Den Briel
Max. tonnage	1.350 ton	2.000 ton
Mogelijke lagen containers op schip	2 lagen (brug N41)	3 lagen
Ontsluiting	N17 (secundaire weg type II)	N17 (secundaire II) maar wel Mandekensstraat.
Problemen verkeersleefbaarheids-	Ontsluiting nog te onderzoeken	Ontsluiting hoger wegennet via Mandekensstraat (N17)
Bestemming	Natuurgebied	Industriegebied te richten op watergebonden bedrijvigheid
Kwaliteiten omgeving	Natuurverbinding Sint-Onolfs- en Vlassenbroekpolder als onderdeel van 'groen S'	Bestaande te herstructureren bedrijvzone langs de Schelde

De stad Dendermonde wenst binnen de planperiode tot 2017 te komen tot de realisatie van een regionale laad- en loskade voor transport van grondstoffen en goederen via het water op de site Den Briel.

*Suggesties aan de hogere overheden*

De stad doet o.a. volgende suggestie naar de hogere overheden toe voor het nemen van ruimtelijke initiatieven op haar grondgebied:

**Uitbouw van een regionale laad- en loskade** op het grondgebied van Dendermonde voor transport van grondstoffen en goederen via het water, binnen deze planperiode, eventueel gekoppeld aan de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor regionaal bedrijventerrein Den Briel (zie ondergaand).

**Opmaken ruimtelijk uitvoeringsplan voor regionaal bedrijventerrein Den Briel** in functie van regionale watergebonden bedrijvigheid en/of de uitbouw van een regionale laad- en loskade voor transport van grondstoffen en goederen via het water en/of planologische aspecten verbonden aan verhogen van de verkeersleefbaarheid Mandekensstraat/Provinciale Baan (N17); De bestaande niet-watergebonden bedrijven op het lokaal industrieterrein langs de Steenkaaistraat moeten hun huidige mogelijkheden kunnen behouden. Specifieke aandacht dient er besteed te worden aan een duurzaam planologisch scenario voor de bestaande zonevreemde woningen op het bedrijventerrein."

## Gewenste nederzettingsstructuur

### *Zonevreemde woningen in de deelruimte 'stedelijk gebied Dendermonde'*

Voor deze bestaande en hoofdzakelijk vergunde zonevreemde woningen die niet in ruimtelijk kwetsbaar gebied gelegen zijn wordt aangegeven dat wonen hier als complementair kan worden beschouwd. De bestaande en hoofdzakelijk vergunde woningen kunnen indien ruimtelijk verantwoord in stand worden gehouden, verbouwen, uitbreiden en herbouwen. De toename van de ruimtelijke dynamiek wordt afgestemd op de categorisering van de aanliggende wegenis en dient te passen binnen de kwalitatieve kenmerken van de omgeving.

Specifiek wordt hierbij de nog vrij omvangrijke problematiek **van zonevreemde woningen in de omgeving van Den Briel** aangegeven, waar voor de grootste concentraties aan zonevreemde woningen een **geïntegreerde ruimtelijke oplossing** zeker aan te bevelen is, wel rekening houdende met de ontwikkelingsperspectieven van het regionaal bedrijventerrein.

### *Suggesties aan de hogere overheden*

Na de uitwerking van een geïntegreerde ruimtelijke inrichtingsvisie voor de omgeving Den Briel door de provincie Oost-Vlaanderen vraagt de stad dat de provincie binnen dit geïntegreerd kader ook de nodige herbestemmingen zou doorvoeren, met specifieke aandacht voor de zonevreemde woningen.



Figuur 11: Gewenste economische structuur (bron GRS Dendermonde)

-  Afbakening kleinstedelijk gebied Dendermonde (R.v.St.)
-  Aaneengesloten woongebieden
-  Zonevreemde woningen Den Briel
-  Rasterlandschap
-  Stedelijk kerngebied en kerngebied Sint-Gillis
-  Stationsomgeving als scharnier
-  'Waterfront'-ontwikkelingen
-  Versterken doorgankelijkheid voor langzaam verkeer tussen Baasrode & Dendermonde/Sint-Gillis
-  Gemengde stedelijke functies langshjeen hoofdwegenstructuur
- Buitengebied :**
-  Kernen
-  Mespelaere als niet geselecteerde kern
-  Vermijden dens bebouwde woonlinten

## Gewenste verkeersstructuur

Dendermonde is gelegen op een kruispunt van regionale steenwegen (N17, N41, N47, N416, N406), op een kruispunt van spoorlijnen én aan de monding van Schelde en Dender.

Ondanks deze centrale ligging binnen de driehoek Gent-Antwerpen-Brussel zijn de verbindingen met deze en andere steden matig te noemen door de gebrekkige uitbouw van het wegennet rond Dendermonde.

Doordat alle bovenlokale (vracht)verkeer zich beweegt via deze steenwegen én deze doorheen een aantal kernen – zowel op het grondgebied van Dendermonde als door de kernen van de aangrenzende gemeenten gaan, zijn hierdoor het voorbije decennium grote verkeersleefbaarheidsproblemen ontstaan.

Gekoppeld aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor Dendermonde worden ten aanzien van de gewenste verkeersstructuur volgende doelstellingen nagestreefd:

- Verbeteren regionale en stedelijke ontsluiting van Dendermonde.
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid.
- Uitbouw openbaar vervoernetwerk en de fietsinfrastructuur i.f.v. een duurzame modal split.

## Gewenste wegcategorisering

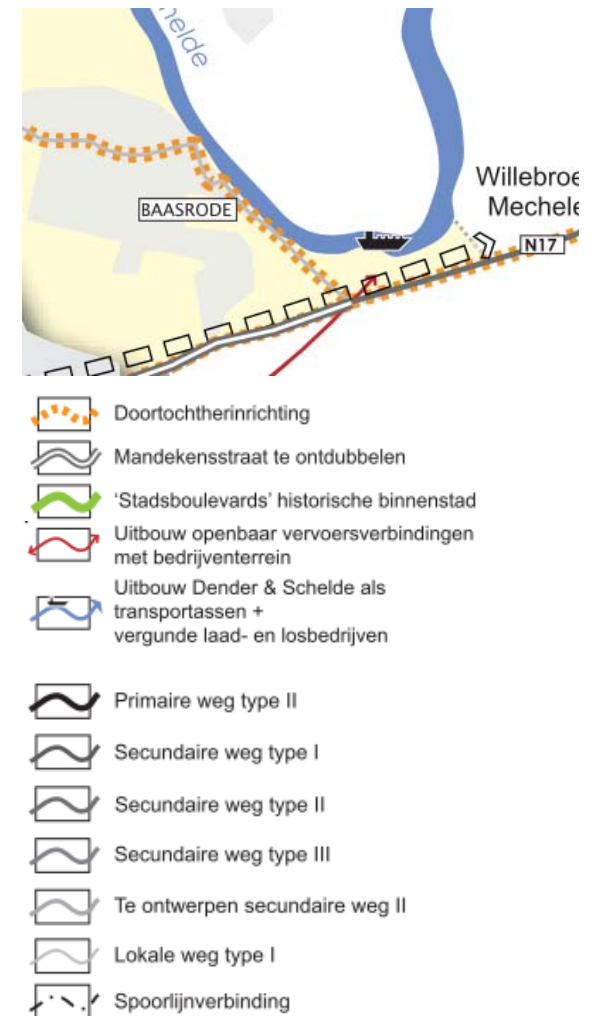
In het ruimtelijk structuurplan van Dendermonde wordt de **Fabriekstraat** geselecteerd als een **lokale verbindingsweg** (type I). Deze wegen zorgen voor een vlotte afwikkeling van het intralokale verkeer. Het gaat hierbij om wegen die een belangrijke functie hebben om verschillende deerkernen met elkaar te verbinden.

De overige straten binnen het plangebied zijn niet geselecteerd. In deze straten komt alleen bestemmingsverkeer.

## Doortochtherinrichting

De Fabriekstraat aangeduid met een gele stippellijn: “**doortochtherinrichting**”. Een doortocht is een weg ingericht op basis van het doortochtenconcept: met prioriteit voor de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteiten van de woonkern.

De grootste prioriteit voor de realisatie van doortochten zijn deze waar een secundaire weg dwars door het centrum van een kern gaat. Dit is o.a. het geval in **Baasrode (Mandekensstraat-N17)**. In sommige centra zijn de doortochten al (deels) gerealiseerd of is de realisatie lopende of in voorbereiding.



Figuur 12: Gewenste verkeersstructuur (bron: GRS Dendermonde)

### *Uitbouw van het langzaam verkeernetwerk*

Bij de uitbouw van deze langzaam verkeernetwerken wordt er prioritair gefocust op het verbeteren van de langzaam verkeerverbindingen tussen de deekernen en het stadscentrum, alsook in de binnenstad zelf. Hier worden volgende routes vermeld:

- **Fietsroute langsheen spoorlijn 53** die Baasrode en de regionale bedrijventerreinen Den Briel en Hoogveld verbindt met het stadscentrum.
- **Fietsroute langs de Schelde** (kant Dendermonde) doortrekken vanuit Sint-Amands, door Den Briel en Baasrode via de Scheldedijk naar het stadcentrum.

Ter hoogte van Den Briel zal dit fietspad ingepast moeten worden binnen de geplande ontwikkelingen voor deze site. Zo zal rekening moet gehouden worden met de watergebonden activiteiten daar ter plaatse. Ook de ligging van het bedrijf De Brandt zal mee bepalend zijn voor de exacte ligging van het fietspad door Den Briel.

### *Uitbouw van Schelde en Dender als transportassen*

Water speelt een belangrijke rol in de ruimtelijke structuur van Dendermonde gelegen aan de monding van de Dender n de Schelde. Daarnaast belast het vrachtverkeer in sterke mate het wegennet, ook in Dendermonde. De stad Dendermonde wil haar ligging aan het water dan ook gebruiken om Schelde en Dender verder uit te bouwen als transportassen voor goederen.

Reeds jaren worden bedrijven gelegen aan het water gestimuleerd om hun goederenvervoer (deels) te organiseren over het water. Waterwegen & Zeekanaal NV voert hier vanuit de Vlaamse overheid een actief beleid dat de stad Dendermonde apprecieert en verder ondersteunt.

Daarnaast streeft Dendermonde ook naar de uitbouw van een regionale laad- en loskade op haar grondgebied voor transport over het water. In de gewenste ruimtelijk-economische structuur werd dit meer geconcretiseerd.

### *Suggesties aan de hogere overheden*

Binnen dit kader doet de stad Dendermonde onder andere volgende suggestie naar de hogere overheden toe in functie van het nemen van ruimtelijke initiatieven op haar grondgebied:

- Uitbouwen van een hoogfrequente ontsluiting van de belangrijkste bedrijventerreinen met het openbaar vervoer: Hoogveld, Den Briel.
- Uitbouwen van een regionale op- en overslagkade voor transport van grondstoffen en goederen via het water door de bevoegde hogere overheid binnen deze planperiode, eventueel gekoppeld aan de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor het regionaal bedrijventerrein Den Briel.

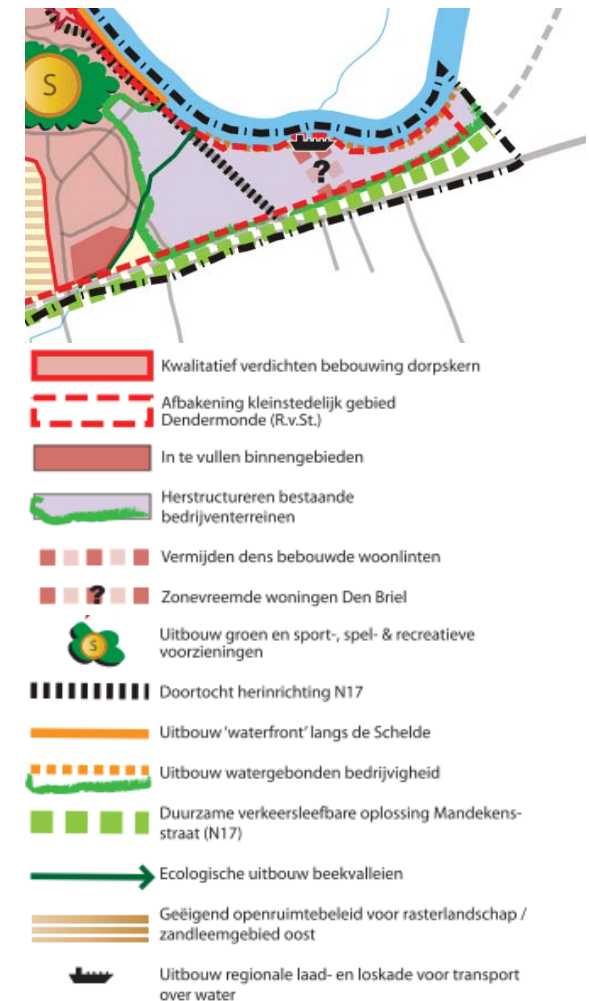
## Ruimtelijke ontwikkelingsvisie deelruimten

Het plangebied behoort tot de deelruimte stedelijk gebied Dendermonde. Binnen die deelruimte behoort het gebied tot de Pool van Baasrode, Den Briel. Volgende visie wordt uigezet:

- Uitbouw van **bedrijventerrein Den Briel** i.f.v. regionale bedrijvigheid met focus op watergebonden bedrijvigheid. Hierbij wordt ook de uitbouw voorzien van een **regionale laad- en loskade** voor transport van grondstoffen en goederen over het water. Het gebied wordt opgesplitst in twee deelgebieden: het eerste deel omvat het gebied gelegen aan de Schelde, vanaf de gemeentegrens met Buggenhout tot aan de Fabriekstraat. De spoorweg vormt de zuidelijke grens. Voor dit deelplangebied wordt gekozen voor een geleidelijke transformatie naar watergebonden bedrijvigheid, in 2 fases. De aanwezige woningen zullen worden aangekocht via een verwervingsbeleid en op termijn verdwijnen. Er wordt gestart met de ontwikkeling van het meest oostelijke deel van het deelgebied omwille van de strategische ligging aan de Schelde en de aanwezigheid van een drietal eerstelijnswatergebonden bedrijven. De ontwikkeling wordt voorzien op korte termijn, binnen 5 jaar. In het westelijke gedeelte, gelegen tussen Briel en Fabriekstraat, bevinden zich potentieel eerstelijns- en tweedelijnswatergebonden bedrijventerreinen. De transformatie naar een watergebonden bedrijventerrein is ook hier economisch haalbaar, maar de ontwikkelingstermijn is langer. Men voorziet hier een ontwikkeling binnen 5 à 10 jaar, maar watergebondenheid kan nu al worden gestimuleerd. Het tweede deel bevindt zich ten

westen van de Fabriekstraat en omvat onder andere de KMO-zone Steenkaaistraat. Er wordt geopteerd om in dit deelgebied geen actieve transformatie te realiseren, maar enkel om een autonome evolutie richting watergebonden bedrijvigheid mogelijk te maken. Dat betekent dat de huidige aanwezige functies, bedrijven en woningen, in het gebied behouden blijven. De bestaande (niet-watergebonden) bedrijven moeten hun huidige mogelijkheden kunnen behouden.

- Er moet onderzocht worden wat de te verwachten effecten zijn van de transformatie op het verkeer en op welke manier hieraan een oplossing kan geboden worden. Er dient gezocht te worden naar een duurzame **oplossing voor de mobiliteit**. Voor het bedrijventerrein worden ook de mogelijkheden onderzocht voor de uitbouw van vervoer via een opgevaardeerde museumlijn. Er is aandacht voor een goede buffering van het bedrijventerrein naar de woonomgeving toe.
- Deze economische revalorisatie van bedrijventerrein Den Briel dient gekoppeld aan een duurzaam planologisch scenario voor de **concentratie(s) zonevreemde woningen**, alsook het uitwerken van een duurzame verkeersleefbare oplossing voor het **woonlint langsheen de N17** (Mandekensstraat/Provinciale Baan). Hierbij wordt de realisatie nagestreefd van het streefbeeld N17 Hoogveld-Mandekensstraat, waarbij een nieuwe secundaire weg type II wordt voorzien ten noorden van de museumlijn, waarop ook bedrijventerrein Den Briel kan aantakken. De Mandekensstraat zou dan inzake categorisering worden afgebouwd tot louter lokale weg.



Figuur 13: Gewenste ruimtelijke structuur pool van Baasrode, Den Briel met rasterlandschap (GRS Dendermonde)

## Bindend deel

### Selecties

De afbakening van het stedelijk gebied die delen van Dendermonde-centrum, Sint-Gillis en Baasrode omvat wordt als suggestie meegegeven naar de Provincie Oost-Vlaanderen toe, in het kader van het verder goedkeuringsproces van dit plan. De stad Dendermonde selecteert volgende elementen van de ruimtelijk-economische structuur:

- Regionale bedrijventerreinen (als suggestie naar de hogere overheid toe): Hoogveld-regionaal, **Den Briel**, Desso, VPK, DDS-Eegene, Schoonaarde regionaal, De Brandt.

De stad Dendermonde selecteert onder andere volgende elementen van de verkeersstructuur:

- Lokale wegen type I:
  - Baasrodestraat – Sint-Ursmarusstraat – Driehuizen – **Fabriekstraat (Baasrode – N17)**

### Ruimtelijke beleidsstudies en/of ruimtelijke uitvoeringsplannen

De stad Dendermonde zal bij de Provincie Oost-Vlaanderen actief streven naar het realiseren van onder andere volgende herbestemmingen:

- Na uitwerking van een geïntegreerde ruimtelijke inrichtingsvisie voor de omgeving Den Briel door de provincie Oost-Vlaanderen vraagt de stad dat binnen dit geïntegreerd kader ook de nodige herbestemmingen zouden doorgevoerd worden,

met specifieke aandacht voor de zonevreemde woningen (in afstemming met gewenste aanwezigheid van een watergebonden bedrijf met gevaarlijke stoffen).

### Andere acties en taakstellingen

- De stad Dendermonde zal actief streven naar de uitbouw van een **regionale laad- en loskade** voor transport over het water op het regionaal bedrijventerrein Den Briel binnen de planhorizon tot 2017.
- Uitbouw van **Schelde en Dender als transportassen** (zie ook uitbouw regionale op en overslagkade op bedrijventerrein Den Briel).

### Geïntegreerde en gebiedsgerichte strategische projecten

Voor de **omgeving van Den Briel** beoogt de stad Dendermonde volgende doelstellingen die ze samen met de diverse betrokken actoren wil gaan realiseren:

- Uitbouw van bedrijventerrein Den Briel i.f.v. regionale bedrijvigheid met focus op **watergebonden bedrijvigheid**. Hierbij wordt ook de uitbouw voorzien van een regionale laad- en loskade. Het gebied wordt opgesplitst in twee deelgebieden: voor het meest oostelijke deelplangebied wordt gekozen voor een geleidelijke transformatie naar watergebonden bedrijvigheid. De aanwezige woningen zullen worden aangekocht via een verwervingsbeleid. Het tweede deel bevindt zich ten westen van de Fabriekstraat en omvat

onder andere de KMO-zone Steenkaaistraat. Hier wordt geen actieve transformatie gerealiseerd. Een autonome evolutie richting watergebonden bedrijvigheid wordt wel mogelijk gemaakt. Dat betekent dat de huidige aanwezige functies, bedrijven en woningen, in het gebied kunnen behouden blijven.

- Er zal ook onderzoek worden gevoerd naar de opportuniteiten voor de uitbouw van vrachtvervoer via een opgevaardeerde museumlijn.
- Uitbouwen van **voldoende buffering** tussen bedrijventerrein en de omliggende woonomgeving (m.u.v. van woningen middenin het bedrijventerrein).
- Deze economische revalorisatie van bedrijventerrein Den Briel wordt gekoppeld aan een duurzame oplossing voor de **zonevreemde woningen**.
- Uitwerken van een duurzame verkeersleefbare oplossing voor de gehele **woonomgeving rondom het bedrijventerrein**.



## **5 Relatie met het globale planningstraject Oude Briel**

In deze paragraaf wordt het planningstraject van het project Oude Briel toegelicht.

Hier komt aan bod hoe het project tot stand kwam en welke plannen en studies er werden of worden opgemaakt om het project te kunnen verwezenlijken. Het provinciaal RUP voor Den Briel past zich als dusdanig in binnen dit planningsproces. Aldus is het nuttig te duiden binnen welk proces dit RUP dient gesitueerd en gekaderd te worden.

Er werd eveneens gekozen om het realisatieproces gelijktijdig met het planningsproces op te starten met de bedoeling een haalbaar en realiseerbaar bestemmingsplan op te maken. De bevindingen van het realisatieproces werden, waar relevant, meegenomen in het PRUP.

## 5.1 Provinciaal RUP afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Dendermonde

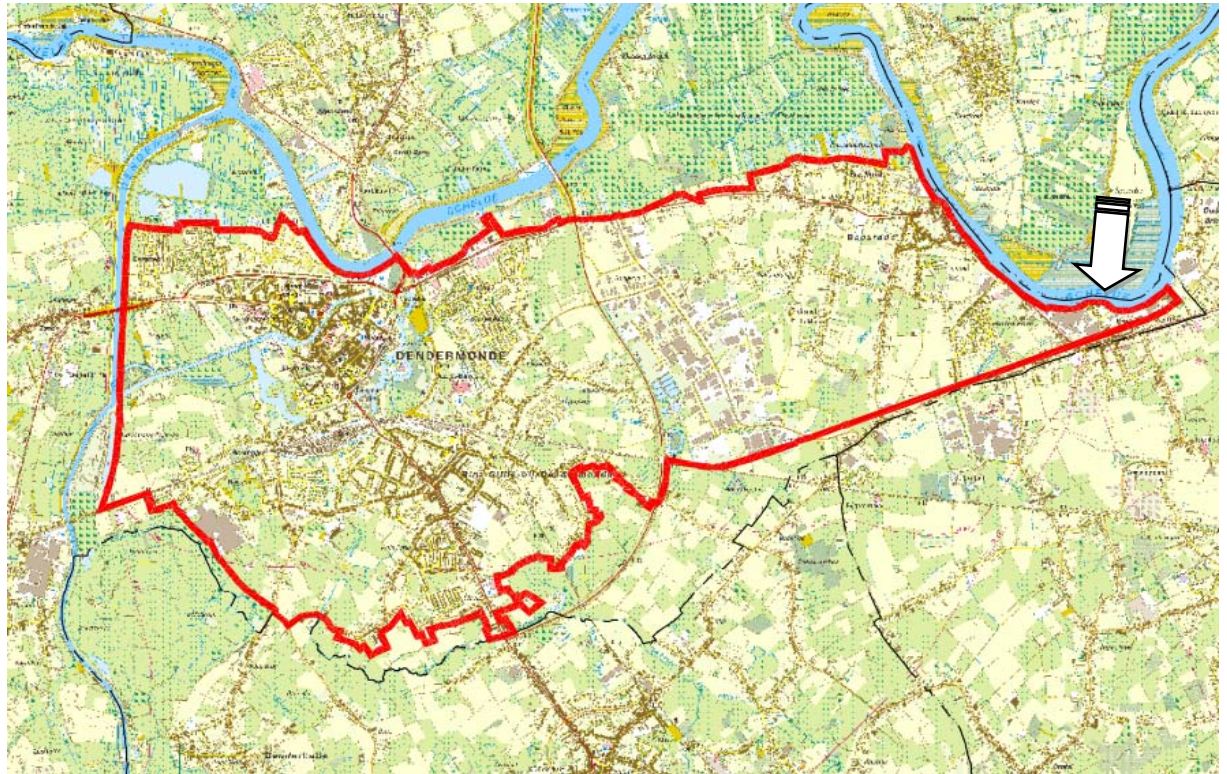
In uitvoering van het RSV en het PRS werd het Provinciaal RUP 'Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Dendermonde' opgemaakt door de provincie. Dit werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 25 januari 2011. Op 12 augustus 2011 werd het RUP geschorst door de Raad van State.

Het bedrijventerrein Den Briel sluit aan op de stedelijke structuur te Baasrode en werd daarom **opgenomen in de afbakening van het kleinstedelijk gebied Dendermonde**. Het plangebied vormt meer bepaald de oostelijke uithoek in de afbakening.

Het bedrijventerrein Oude Briel vormde geen deel-RUP in het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Dendermonde.

In het actieprogramma wordt het bedrijventerrein Oude Briel vermeld als volgt: '**kwantitatieve herinrichting van het bedrijventerrein Briel op basis van een masterplan**'.

Bij de acties die door de provincie moeten uitgevoerd worden, is het **masterplan Den Briel** opgenomen, waarbij wordt verduidelijkt dat er een **onderzoek naar de potenties van het industriegebied** moet uitgevoerd worden.



Figuur 14: grenslijn van de afbakening kleinstedelijk gebied Dendermonde (bron: PRUP afbakening Dendermonde)

## 5.2 Masterplan stedelijk project Oude Briel – Baasrode

Volgend op het afbakeningsproces en in uitvoering van het actieplan werd in opdracht van de Provincie Oost-Vlaanderen een masterplan opgemaakt voor Oude Briel te Baasrode. In het kader van de opmaak van het masterplan werd de bestaande ruimtelijke structuur van het gebied uitvoerig geanalyseerd met de bedoeling de bestaande knelpunten grondig in kaart te brengen.

### Onderzoek naar ontwikkelingsscenario's

Met de bedoeling een geschikte oplossing te bieden aan de bestaande knelpunten, werden er vijf mogelijke ontwikkelingsscenario's geschetst en onderzocht op verschillende vlakken. Volgende scenario's werden uitgeschreven:

1. Wonen aan de Schelde
2. Trimodaal bedrijventerrein
3. Bipool-gemengd bedrijventerrein naast wonen aan de Schelde
4. Verweving van clusters
5. Regionaal recreatiedomein

Over het laatste scenario kon al snel besloten worden dat dit de minst geschikte ontwikkeling betreft. De andere vier scenario's leunden dicht tegen elkaar aan.

Het werken met clusters bleek niet mogelijk aangezien de beschikbare oppervlakte te beperkt is en er te veel ruimte verloren zou gaan ten behoeve van buffering zonder daarbij een sluitende oplossing te

kunnen bieden. Ook het ontwikkelen van het gebied in functie van wonen bleek niet geschikt. Door de ligging binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied zou er een hoge dichtheid gehaald moeten worden. De afstand tot het kerngebied van Dendermonde is zodanig groot dat er een aantal centrumfuncties geïntegreerd zouden moeten worden om te kunnen spreken van een leefbare buurt, hetgeen in concurrentie zou treden met het centrum van Dendermonde en de kern van Baasrode. Voor het wonen moet eerder verder gebouwd worden op het bestaande patroon: landelijk wonen in lage dichtheid.

### Voorkeursscenario en knelpunten

Uit een afweging van de verschillende scenario's werd geconcludeerd dat het behoud en de versterking van de huidige invulling met bedrijvigheid de meest geschikte oplossing biedt voor dit gebied. Het gebied biedt namelijk de mogelijkheid om op termijn te evolueren naar een performant watergebonden bedrijventerrein met overslagmogelijkheden naar het spoor. Hiervoor is een verfijning van de bedrijfsactiviteiten en een verbetering van de ruimtelijke structuur aangewezen.

In de verschillende scenario's, en dus ook in het voorkeursscenario, kwamen er een aantal knelpunten naar voren die opgelost zouden moeten worden:

- De aanwezigheid van zonevreemde woningen (verweving van wonen en industrie en het ontbreken van enige vorm van buffer);
- Niet-intensief ruimtegebruik en watergebondenheid;
- De ontsluiting;

- De leefbaarheid, beeldkwaliteit en buffering)
- De randvoorwaarden vanuit vogel- en habitatrictlijngebieden (de Schelde: instandhoudingsrichtlijnen – milderende maatregelen)

### Drie mogelijke transformaties

Aan de hand van de verbetering van elk van deze punten werden 3 mogelijke transformaties uitgewerkt. Het verschil tussen de transformaties bestaat uit de mate waarin de huidige situatie getransformeerd wordt, gaande van minimaal naar maximaal.

Indien het de ambitie is om het gebied geleidelijk aan om te vormen tot een hoogwaardig watergebonden bedrijventerrein, dan kunnen de eerste twee transformaties beschouwd worden als tussenstadia in het veranderingsproces van de huidige toestand naar de toekomstige. In dat geval moeten de ingrepen afgestemd worden op de gewenste toestand op lange termijn (maximale transformatie).

De drie mogelijke transformaties worden op de volgende pagina toegelicht.

### Besluit

Uit de bevindingen van het masterplan bleek dat de **maximale transformatie** het meest aangewezen is. Deze keuze is vastgelegd in een intentieovereenkomst tussen de provincie Oost-Vlaanderen, W&Z en de POM Oost-Vlaanderen, waarin alle partijen zich engageren om het gebied om te vormen tot een **duurzaam watergebonden bedrijventerrein**. Er werd een actieplan opgezet om deze keuze te realiseren, bestaande uit een plannings- en realisatietraject, waaronder de opmaak van het PRUP.



### 5.3 Realisatietraject: transformatie naar een watergebonden bedrijventerrein

Er werd gekozen om naast het planningsproces ook het realisatieproces gelijktijdig op te starten. W&Z staat in voor het realisatietraject. Vanuit dit tweede luik werd volgend traject uitgezet.

Na een grondige inventarisatie van het gebied, overleg met de bedrijven en een eerste haalbaarheidsonderzoek, werd besloten om het gebied op te splitsen in twee deelgebieden.

Het eerste deel omvat het gebied gelegen aan de Schelde, vanaf de gemeentegrens met Buggenhout tot aan de Fabriekstraat. De spoorweg vormt de zuidelijke grens.

Het tweede deel bevindt zich ten westen van de Fabriekstraat en omvat onder andere de KMO-zone Steenkaaistraat.

Deelgebied 1 wordt daarbij ontwikkeld in twee fasen. De transformatie wordt in de eerste fase opgestart in het oostelijk deel van deelgebied 1. Na de transformatie van fase 1 kan in de 2<sup>de</sup> fase bijkomende ruimte uit deelgebied 1 getransformeerd worden. Voor deelgebied 2 wordt geen actieve transformatie vooropgesteld, maar wordt gekozen om het gebied autonoom te laten evolueren.



Figuur 15: Indeling in twee deelgebieden volgend uit het realisatietraject

## Deelgebied 1: transformatie richting watergebonden bedrijvigheid

### Fase 1. Transformatie oostelijk deel deelgebied 1



Er wordt gestart met de ontwikkeling van het meest oostelijke deel van deelgebied 1 omwille van de strategische ligging aan de Schelde en de aanwezigheid van een drietal eerstelijns watergebonden bedrijven met 3-laad- en losinstallaties. Het gebied voor de eerste fase, met een oppervlakte van ca. 11ha, is gelegen tussen Briel (inclusief de huizen gelegen tegenover het bedrijf Desbo) in het westen en de gemeentegrens met Buggenhout in het oosten. Dit gebied heeft een strategische ligging gezien de onmiddellijke nabijheid van de N17 en de oude spoorweg in het zuiden. Tussen deze bedrijven zijn woningen aanwezig.

De transformatie naar een watergebonden bedrijventerrein betekent in de eerste plaats het maximaliseren van de overslagmogelijkheden van de huidige watergebonden bedrijven en het gebruik van de bestaande infrastructuur (bestaande kaaimuren). De aanwezige woningen in deze zone zullen, gespreid

over een termijn van 3 jaar, worden aangekocht via een verwervingsbeleid. De ontwikkeling wordt voorzien op korte termijn, binnen 5 jaar.

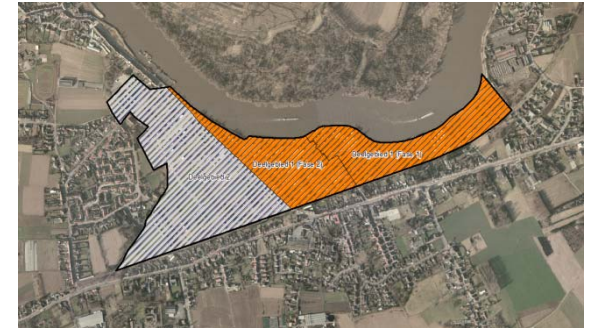
### Fase 2. Bijkomende transformatie van deelgebied 1 richting watergebonden bedrijvigheid



Na de opstart van fase 1, wordt een bijkomende actieve transformatie van deelgebied 1 in een tweede fase voorzien. Dit gebied, met een oppervlakte van ca. 10 ha, is gelegen tussen Briel en de Fabriekstraat. In het gebied bevinden zich potentieel 1<sup>ste</sup> lijn- en 2<sup>de</sup> lijnwatergebonden bedrijventerreinen alsook niet-watergebonden bedrijven. Er zijn daarnaast een aantal (ca. 15) woningen aanwezig.

De transformatie naar een watergebonden bedrijventerrein verloopt over een langere ontwikkelings-termijn. Men voorziet hier een ontwikkeling binnen 5 à 10 jaar, maar watergebondenheid kan op heden reeds worden gestimuleerd. Het is de bedoeling een nieuwe laad- en losinfrastructuur te realiseren en bijkomende terreinen in het gebied te verwerven en in te schakelen. De huizen zullen ook hier worden aangekocht en verdwijnen.

## Deelgebied 2: autonome evolutie



De ontwikkeling van deelgebied 2, met een oppervlakte van ca. 23 ha en gelegen ten westen van de Fabriekstraat, zal parallel plaatsvinden aan de transformatie van deelgebieden 1 en 2. Er bevinden zich ongeveer 50 woningen, een 25-tal bedrijven en er is nog ca. 5 ha onbenut. De bedrijven hebben in hoofdzaak geen link met het water.

Er wordt geopteerd om in dit deelgebied geen actieve transformatie te realiseren, maar om een autonome evolutie richting watergebonden bedrijvigheid mogelijk te maken. Dit betekent dat de huidige aanwezige functies in het gebied behouden blijven, en dat op basis van opportuniteiten die zich voordoen, watergebonden bedrijvigheid kan ontwikkeld worden.

Bij de visievorming en uitwerking van het RUP onder de vorm van grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften werd deze **opdeling in twee deelgebieden met gefaseerde ontwikkeling** meegenomen.

## 5.4 Plan MER

Een project heeft mogelijks effecten op het leefmilieu. Daarom moet de initiatiefnemer van een plan een milieueffectenrapport of MER opstellen. Het plan-MER werd opgesteld volgens het integratiespoor.

In het MER wordt een inschatting gemaakt van de door het planinitiatief te verwachten gevolgen voor mens en milieu. Verschillende scenario's en alternatieven worden onderzocht. In dit geval werd gezocht naar de maximaal haalbare transformatie.

Het MER geeft ook aan hoe eventuele negatieve (milieu-)effecten kunnen worden vermeden, gemilderd, verholpen of gecompenseerd. **Bepaalde van deze maatregelen vragen een doorvertaling binnen de context van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan en de bijhorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften.** Andere maatregelen zijn meer algemeen en dienen in het kader van globaal of flankerend beleid aangepakt te worden. Nog andere maatregelen dienen vertaald te worden op inrichtingsniveau of op vergunningniveau.

Bij de visievorming en uitwerking van het RUP onder de vorm van een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften worden de **relevante aandachtspunten meegenomen en doorvertaald.** Verderop in de bundel vindt u een concrete terugkoppeling van de aandachtspunten die uit de plan-MER naar voor kwamen en de concrete doorvertaling in het RUP .

## 5.5 MOBER

De transformatie van het gebied naar watergebonden bedrijvigheid zal een impact hebben op de verkeersafwikkeling. De omgeving van het gebied Oude Briel heeft momenteel al te kampen met heel wat verkeersproblemen. Daarom werd ook een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) opgemaakt.

Een MOBER onderzoekt de bestaande verkeersstromen en wat de effecten van nieuwe infrastructuur op de mobiliteitsstromen zullen zijn en brengt deze in kaart. Daarnaast gaat een dergelijke studie na wat de impact van deze mobiliteit is op de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en het milieu. Alle mogelijke oplossingen voor de ontsluiting van het gebied worden onderzocht. Daarbij wordt het verschuiven van transport via de weg naar transport over de waterweg en ook het mogelijk opnieuw in gebruik nemen van de spoorweg meegenomen.

Bij de visievorming en uitwerking van het RUP onder de vorm van een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften **werden de aanbevelingen uit het MOBER waar mogelijk meegenomen en doorvertaald.** Verderop in de bundel vindt u een concrete terugkoppeling van de aandachtspunten die uit de MOBER naar voor kwamen en de concrete doorvertaling in het RUP.

## 5.6 RVR

Ter hoogte van Briel bevindt zich brandstoffenhandel Desbo, een bedrijf dat nu reeds watergebonden is. Op het terrein van dit bedrijf bevinden zich opslagsilo's voor brandstoffen, waaraan toch enige veiligheidsrisico's verbonden zijn. Het bedrijf is volgens de Europese wetgeving een laagdrempelig Seveso-bedrijf. Nochtans staan er woningen vlak naast dit bedrijf. Daarom wordt een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) opgemaakt voor het gebied.

Het RVR onderzoekt in welke mate de woningen kunnen blootgesteld worden aan de risico's, voor zowel mens als milieu, gerelateerd aan de aanwezigheid van een Seveso-inrichting in de buurt. De studie legt mogelijke problemen bloot, en kan eventueel aanbevelingen doen om deze te voorkomen of op te lossen.

De resultaten en aanbevelingen van het RVR zijn van die aard dat zij geen doorvertaling behoeven in het RUP, maar bij concrete vergunningsaanvragen zullen beoordeeld worden. De aanbevelingen werden wel **verwerkt in het planMER.** Verderop in de bundel vindt u een concrete terugkoppeling van de aandachtspunten uit het RVR.

## 5.7 Passende beoordeling

Gezien het plangebied in de omgeving ligt van Habitrichtlijngebied en VEN-gebied en de rechteroever van de Schelde mee is opgenomen in Vogelrichtlijngebied is een passende beoordeling / verscherpte natuurtoets opgemaakt. Dit afzonderlijk document werd ter goedkeuring aan het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) voorgelegd.

In de beoordeling wordt geconcludeerd dat geen significante schadelijke effecten zullen optreden ten aanzien van de Speciale Beschermingszones of het VEN-gebied.

Een beperkt negatieve impact kan optreden als gevolg van bijkomende verlichting of ecotoopinname van slikken en schorren. Deze effecten werden beoordeeld als niet significant.

De aanbevelingen uit de passende beoordeling werden **verwerkt in het planMER**. Verderop in de bundel vindt u een concrete terugkoppeling van de aandachtspunten uit de passende beoordeling.

## 5.8 Streefbeeldstudie N17

In opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen werd, vroeger reeds, een streefbeeldstudie opgemaakt voor de N17, voor het deel dat de provincie Oost-Vlaanderen beheert: meer bepaald het tracé vanaf Vlassenbroekbrug (N41) tot aan de grens met de provincie Antwerpen via Baasrode. De studie werd afgerond in 2008 om vervolgens de resultaten van de studie samen met de wegenis over te dragen aan het Vlaams Gewest.

In het PRS Oost-Vlaanderen wordt bij de selectie van de N17 als secundaire weg type II gesteld dat om redenen van leefbaarheid en een optimale ontsluiting van een regionaal bedrijventerrein een alternatief via Hoogveld (in plaats van Baasrode) moet overwogen worden. Het tracé Hoogveld – Mandekensstraat is onderdeel van de lokale wegenis, maar is in feite doorgroeid tot een regionale verzamel- en verbindingsweg. Het als secundaire weg geselecteerde tracé kan dus als volgt benoemd worden: N17 – Hoogveld – Mandekensstraat – N17.

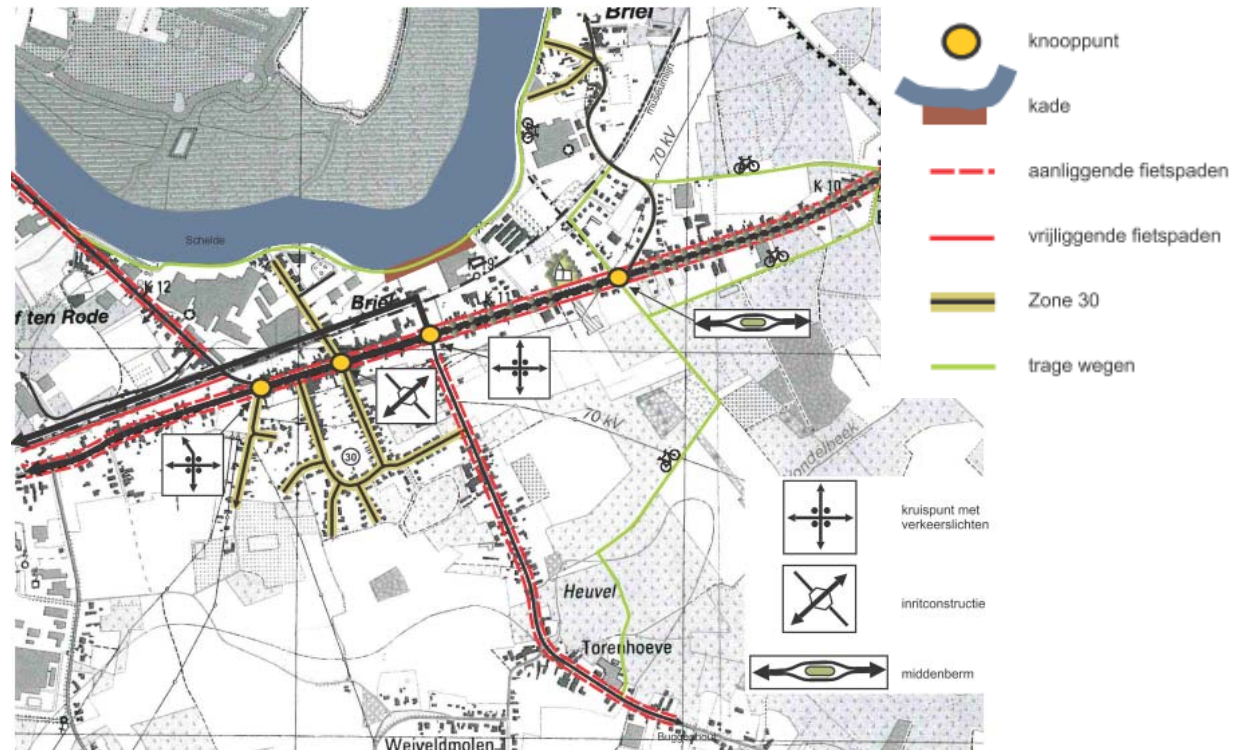
Het bedrijventerrein van Briel (deel aan de Schelde) heeft een wat geïsoleerde ligging en vraagt een **beterere toegang vanuit de Provinciale Baan**. Om de economische ontwikkelingen in dit gebied verder mogelijk te maken is er behoefte aan een betrouwbaar wegennet. Om die reden wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe weg, parallel met de spoorlijn, aansluitend op de N41. Tevens wordt aangestuurd op een meer multimodale ontsluiting van het gebied: overslag met het water. Wat het spoor betreft lijkt het terrein te klein te zijn voor een rendabele ontsluiting via het spoor.

In de streefbeeldstudie zijn een aantal **varianten voor het wegvak Mandekensstraat-Provinciale Baan** bekeken. Tussen het Hoogveld en de Provinciale Baan wordt geopteerd voor de aanleg van een omleidingsweg ten noorden van de spoorweg, parallel met de Mandekensstraat. Hierdoor wordt niet alleen een betere ontsluiting voor het bedrijventerrein geboden, maar wordt tevens de verkeersleefbaarheid van de Mandekensstraat-doortocht Briel verbeterd. Belangrijk hierbij is dat de weginfrastructuur aan de noordzijde van de spoorweg komt te liggen. Hierdoor blijven de mogelijkheden om ooit de spoorlijn opnieuw te heropenen ruimtelijk open.



Indien het bedrijventerrein Briel maximaal wordt ontwikkeld, is het naast een ontsluiting richting Den dermonde ook wenselijk om vanuit de richting Willebroek een bijkomende toegang te voorzien naar het bedrijventerrein. Anders dient dit vrachtverkeer steeds via de doortocht Briel te rijden om vervolgens via de Fabriekstraat het bedrijventerrein op te rijden. Het kruispunt Diepmeerstraat - Provinciale Baan wordt voorzien van een vierde tak, die toegang verleent tot het bedrijventerrein Briel. Het kruispunt behoudt zijn verkeerslichten.

Bij de visievorming en uitwerking van het RUP onder de vorm van een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften wordt de **mogelijkheid om de omleidingsweg te realiseren** gerespecteerd. In het MOBER werd de ontsluiting van het bedrijventerrein meer in detail bekeken op basis van de invulling als watergebonden bedrijventerrein. Er werd dan ook geopteerd om de voorstellen voor de ontsluiting van het terrein vanuit het MOBER door te vertalen in het RUP en niet deze van het streefbeeld.



Figuur 16: Gewenste ruimtelijke en verkeersstructuur (bron: streefbeeld N17, vectris)

## **6 Probleemstelling en visievorming**

Rekening houdend met voorgaande elementen, zijnde de gegeven ruimtelijke context, de bestaande beleidscontext en het reeds afgelegde planningstraject, worden de krachtlijnen van het RUP in dit hoofdstuk vastgelegd.

## 6.1 Inzetten op watergebonden bedrijvigheid

### Probleemstelling

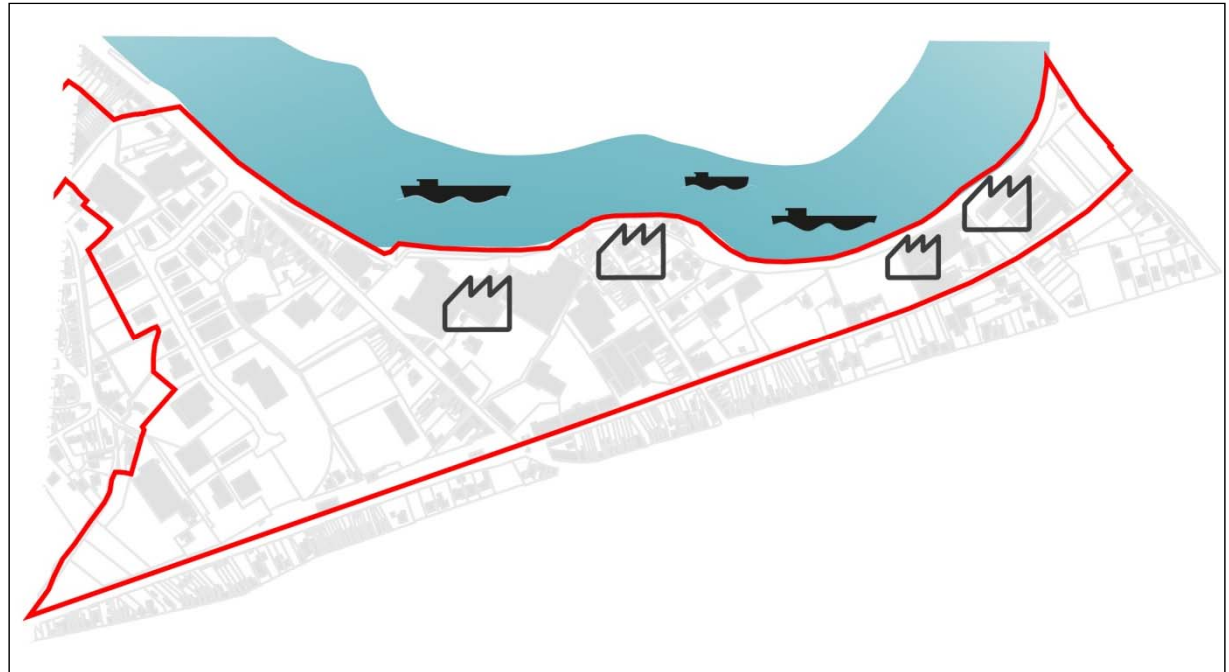
De Schelde is in het verleden steeds van groot belang geweest voor Baasrode (scheepsbouwnijverheid en voedingsbedrijven). Bovendien is de Schelde van de monding van de Durme tot Baasrode bevaarbaar voor schepen tot 2.000 ton, vanaf de steiger in Baasrode tot Melle is dit 1.350 ton. De waterweg is een stuk milieuvriendelijker dan andere transportmodi, stiller ook en met een beperkte CO2 uitstoot. Het verschuiven van een deel van het wegtransport naar binnenvaart kan de files verkorten en de verkeersveiligheid en leefbaarheid verhogen.

### Visie

Er zijn al bedrijven gevestigd die grondstoffen aanvoeren via de Schelde. Uit de bevindingen van o.a. het masterplan 'stedelijk project Oude Briel'<sup>2</sup> en de Screening regionaal potentieel binnenvaart Oude Briel'<sup>3</sup> blijkt dat er heel wat potenties zijn m.b.t. watergebonden bedrijvigheid. Het zou dan ook onlogisch zijn op deze locatie niet hierop in te zetten. Er wordt daarom de keuze gemaakt in de toekomst volop in te zetten op bedrijven die zoveel mogelijk gebruik maken van de waterweg om goederen aan en af te voeren. Het terrein wordt op **korte of lange termijn bestemd voor watergebonden bedrijvigheid**, dit respectievelijk via actieve transformatie in het oosten versus een autonome evolutie in het westen (zone Steenkaaistraat – zie volgend punt).

<sup>2</sup> i.o.v. de Provincie Oost-Vlaanderen, 2009

<sup>3</sup> i.o.v. W&Z



Concept 1: watergebonden bedrijvigheid

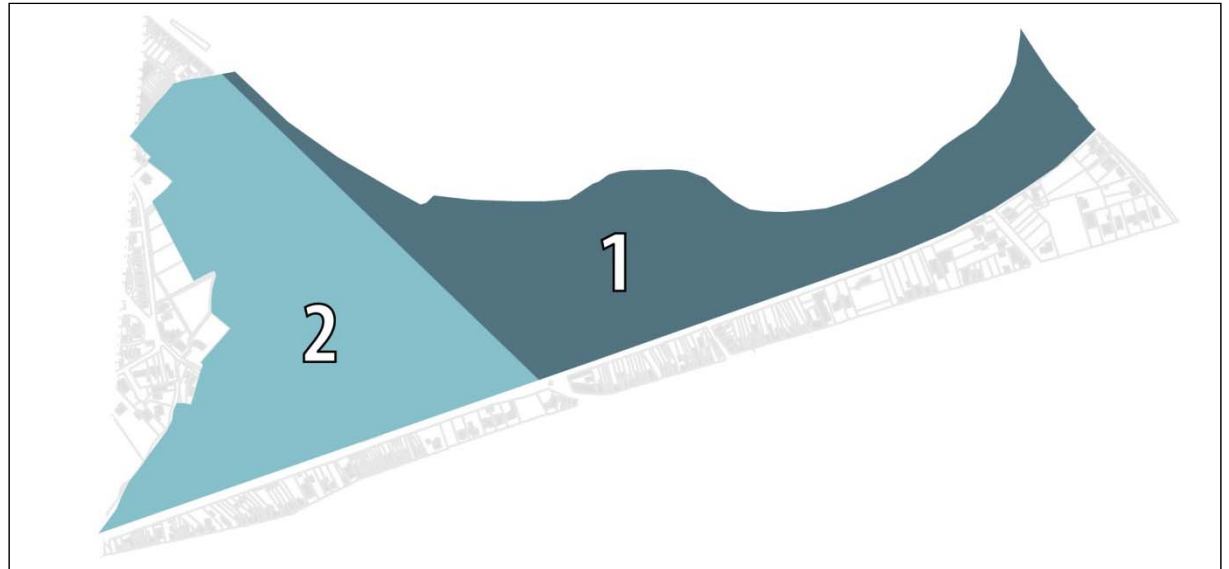
## 6.2 Gefaseerde ontwikkeling

### Probleemstelling

De ontwikkeling van het plangebied tot een maximaal haalbare transformatie naar watergebonden bedrijvigheid zal gespreid over meerdere jaren verlopen. Er zal ingezet worden op het maximaliseren van bestaande potenties bij reeds watergebonden bedrijven en het maximaal stimuleren en ondersteunen van bedrijven die wensen over te schakelen. Op die manier zal de dynamiek in het gebied in gang worden gezet. Het zal dus een geleidelijke en gefaseerde transformatie zijn, min of meer van oost naar west. De transformatie wordt in eerste fase actief opgestart in het oostelijk deel omwille van de strategische ligging aan de Schelde en de aanwezigheid van een drietal eerstelijns watergebonden bedrijven met laad- en losinstallaties. In het westen ligt de vrij recent ontwikkelde bedrijvenzone Steenkaaistraat. De transformatie naar watergebondenheid moet hier veeleer op lange termijn gezien worden.

### Visie

Om hierop in te spelen wordt het plangebied onderverdeeld in **twee deelgebieden**. De Fabriekstraat vormt de scheiding tussen beide. De transformatie wordt **actief opgestart** in deelgebied 1. Deze zone wordt **meteen** bestemd voor bedrijvigheid met watergebonden karakter. In deelgebied 2 wordt geen actieve transformatie vooropgesteld, maar wordt gekozen om het gebied **autonoom** te laten **evolueren**. De bestaande activiteiten kunnen er behouden blijven en uitbreiden. Het gebied krijgt de bestemming 'gemengd bedrijventerrein' met **nabestemming** bedrijvigheid met watergebonden karakter.



Concept 2: gefaseerde ontwikkeling

Bedrijven die opstarten na het in werking treden van dit RUP dienen de opportuniteiten tot watergebonden bedrijvigheid wel te benutten. Bij overname van bestaande bedrijven geldt deze verplichting niet.

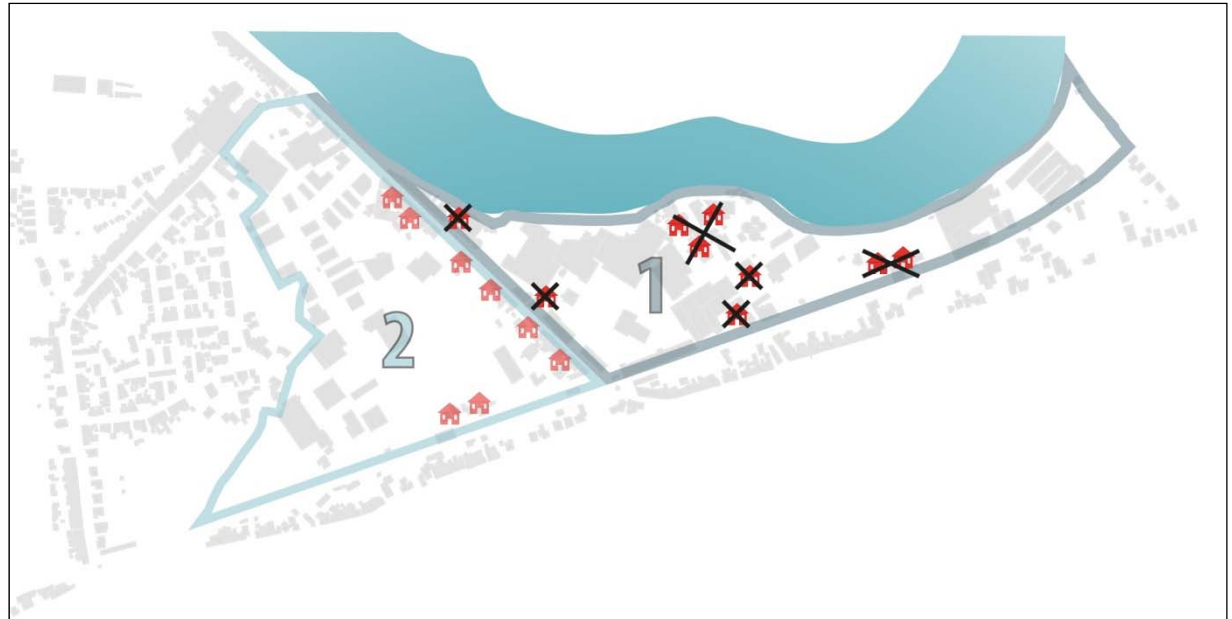
### 6.3 Aanpak van zonevreemde woningen

#### Probleemstelling

Het gebied kent op dit moment een gemengd gebruik. De aanwezige bedrijvigheid is doorspekt met zonevreemde woningen. Rekening houdend met de strategische ligging van het gebied langs de Schelde als waterweg en de opportuniteiten die dit met zich mee brengt, wordt de keuze gemaakt het gebied maximaal in te zetten voor watergebonden bedrijvigheid. Direct daarmee samenhangend betekent dit dat de woonfunctie in het gebied een uitdovend karakter krijgt.

#### Visie

De zonevreemde woningen in het plangebied krijgen **geen specifieke mogelijkheden of geëigende bestemming**. In deelgebied 1 zullen de aanwezige woningen via een verwervingsbeleid aangekocht worden en dus op relatief korte termijn verdwijnen. In deelgebied 2 wordt ervoor gekozen om het gebied autonoom te laten evolueren op basis van opportuniteiten. Hier blijven de mogelijkheden, conform de Codex Ruimtelijke Ordening van toepassing, voor vergunde en niet verkrotte zonevreemde woningen. Deze woningen kunnen verbouwd, herbouwd en uitgebreid worden tot maximaal 1000m<sup>2</sup>. Naast de woonfunctie kan ook een complementaire functie voorzien worden van maximum 100m<sup>2</sup>, waarbij de woonfunctie wel steeds groter moet zijn dan de complementaire functie.



Concept 3: aanpak zonevreemde woningen

## 6.4 Optimaliseren ontsluiting

### Probleemstelling

Doordat de huidige ontsluiting van het bedrijventerrein en zijn directe omgeving al ondermaats is, en het plan de bedoeling heeft bijkomende ontwikkelingen in het gebied in gang te zetten, is het aangewezen de bestaande ontsluitingstructuur te optimaliseren. In het Mober worden een aantal aanbevelingen geformuleerd.

Het is wenselijk de ontsluiting van deelgebied 1 te laten verlopen via enerzijds de Oeverstraat, zoals nu ook reeds het geval is, en anderzijds een nieuwe doorsteek vanop de N17 ter hoogte van de bestaande onverharde weg, zodat deze kan gekoppeld worden aan het bestaande lichtengeregelde kruispunt. Aansluitend hierbij wordt de ontsluiting via Briel afgebouwd. In deelgebied 2 is een verbreding van de Reihagenstraat binnen het plangebied aangewezen alsook een doortrekking van deze weg tot aan de Steenkaaistraat. Aansluitend hierop dient de ontsluiting van het bedrijventerrein via de Reihagenstraat richting Hof Ten Rode afgebouwd worden.

Op lange termijn, in een situatie met realisatie van het streefbeeld, wordt voorgesteld om de Fabriekstraat als interne ontsluitingsweg te zien en niet meer rechtstreeks aan te sluiten op de N17. Deze visie houdt rekening met het voorstel om op termijn de Mandekensstraat te ontdebellen en een nieuwe verbindingsweg aan te leggen langs of ten noorden van de oude spoorweg. De ontsluiting van deelgebied 2 gaat dan via de Steenkaaistraat die aansluit op de ontdebeldde Mandekensstraat.

### Visie

Opzet van het plan is een duurzaam en kwalitatief bedrijventerrein, met veel aandacht voor de leefbaarheid. Het optimaliseren van de ontsluiting is daarbij dan ook cruciaal om de bereikbaarheid van het terrein en de leefbaarheid van de omliggende woningen te verbeteren. Het project Oude Briel vormt mee een hefboom voor een betere mobiliteit in de ruimere omgeving.

**De gewenste ontsluiting van deelgebied 1 en 2 op korte termijn** wordt vertaald in het RUP, alsook worden de afbouw van het gebruik van Briel en de Reihagenstraat in functie van het bedrijventerrein vastgelegd.

Er wordt in het RUP in de mate van het mogelijke rekening gehouden met de mogelijke ontsluiting nadat het streefbeeld zou gerealiseerd zijn, alsook met de opties uit het streefbeeld zelf. Het streefbeeld zal pas op langere termijn in uitvoering gaan. De opties uit het streefbeeld zijn dan ook nog niet helemaal duidelijk, zoals hoe en waar de eventuele ontdebelling van de Mandekensstraat gerealiseerd zou worden.

Aldus is het niet mogelijk op een zinvolle manier, binnen het RUP hiermee rekening te houden. Er wordt daarom een **voldoende ruime reservatiestrook voor infrastructuur** aangeduid waarbinnen nog 'schuifmogelijkheden' zijn.

Op die manier hypothekeert het RUP de uitvoering van het streefbeeld niet. Het afbakenen van een duidelijke zone voor infrastructuur biedt anderzijds de nodige rechtszekerheid. Het kan niet de bedoeling zijn dat de onduidelijkheden omtrent het streefbeeld de ontwikkeling van het gebied blijvend hypothekeert. De reservatiestrook wordt daarom **na 10 jaar opgeheven**.

Het is de intentie om het RUP voor de ontubbeling van de Mandekensstraat zo snel mogelijk op te starten. Van zodra dat RUP zal voltooid zijn, kan de reservatiestrook opgeheven worden.



Concept 4: ontsluiting

## 6.5 Kwaliteit en leefbaarheid verhogen

### Probleemstelling

De beeldkwaliteit binnen het plangebied is erg laag. Ook het beeld van het openbaar domein is **erg versnipperd** en oogt vaak **niet fraai**. Ook de relatie met de directe omgeving laat te wensen over. Het RUP kan worden aangegrepen om deze knelpunten te verbeteren. Aandachtspunten zijn daarbij onder meer het verhogen van de interne beeldkwaliteit en een gepaste afwerking en inpassing van het bedrijventerrein naar zijn omgeving toe.

### Visie

Opzet van het plan is een duurzaam en kwalitatief bedrijventerrein, met veel aandacht voor de leefbaarheid. Om de leefbaarheid, kwaliteit en duurzaamheid van het terrein te verhogen voor de werknemers en bezoekers wordt in het RUP aangegeven een minimum **percentage gemeenschappelijk groen** te gaan voorzien op het terrein. Het groen is van die aard dat het een structurerende werking heeft voor het bedrijventerrein. Gezien het om een herinrichting en herontwikkeling van een bestaande site gaat, wordt de manier waarop dit wordt vormgegeven vrij gelaten. Bij de opmaak van een inrichtingsplan kan de beheerder dan aangeven op welke manier dit het beste kan gebeuren. Naast groen is uiteraard ook de **kwaliteit van de gebouwen** erg belangrijk: architectuur, afwerking van de gevels, ... dragen bij tot een aangenaam bedrijventerrein.

Kwalitatieve randen dragen bij tot een positievere perceptie van het terrein in en door zijn omgeving.

Aan de **zuidzijde** dient naast een kwalitatieve afwerking ook aandacht te gaan naar het verhogen van de leefbaarheid van de woningen ten zuiden van de spoorweg. Over de ganse lengte ligt nog een spoorlijn tussen het bedrijventerrein en de woningen alsook zijn de meeste woningen met hun tuin richting het bedrijventerrein georiënteerd. Dit zorgt reeds voor een zekere afstandsbuffer tot de woningen. In deelgebied 1 laat de breedte van het bedrijventerrein niet toe een substantiële groenstrook als afwerking van het terrein te voorzien. In deelgebied 2 bemoeilijkt de onzekerheid omtrent het streefbeeld de realisatie van een substantiële groenbuffer.

Voor beide deelgebieden wordt daarom ingezet op maatregelen die met een **zo beperkt mogelijke ruimte-inname** een zo groot mogelijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de kwaliteit en de leefbaarheid naar de woningen toe, zowel **visueel als akoestisch**. Bij de verdere uitwerking ligt de nadruk op de akoestische buffering, naast een visuele buffering. Vanuit akoestisch oogpunt is een aaneengesloten structuur te verkiezen, vanuit visuele kwaliteit is een zekere samenhang en uniformiteit in de uitwerking van deze bufferzone aangewezen.

Het is wenselijk dat de beheerder hiervoor instaat. Indien elk bedrijf apart instaat voor de realisatie van deze bufferstrook, kunnen voorgaande doelstellingen niet gegarandeerd worden. In het RUP wordt een kader vastgelegd om deze doelstelling te realiseren. Voor de concrete uitvoering blijven er dus verschillende mogelijkheden, die best door de beheerder verder verduidelijkt worden om zelf te realiseren of als input naar de bedrijven toe.

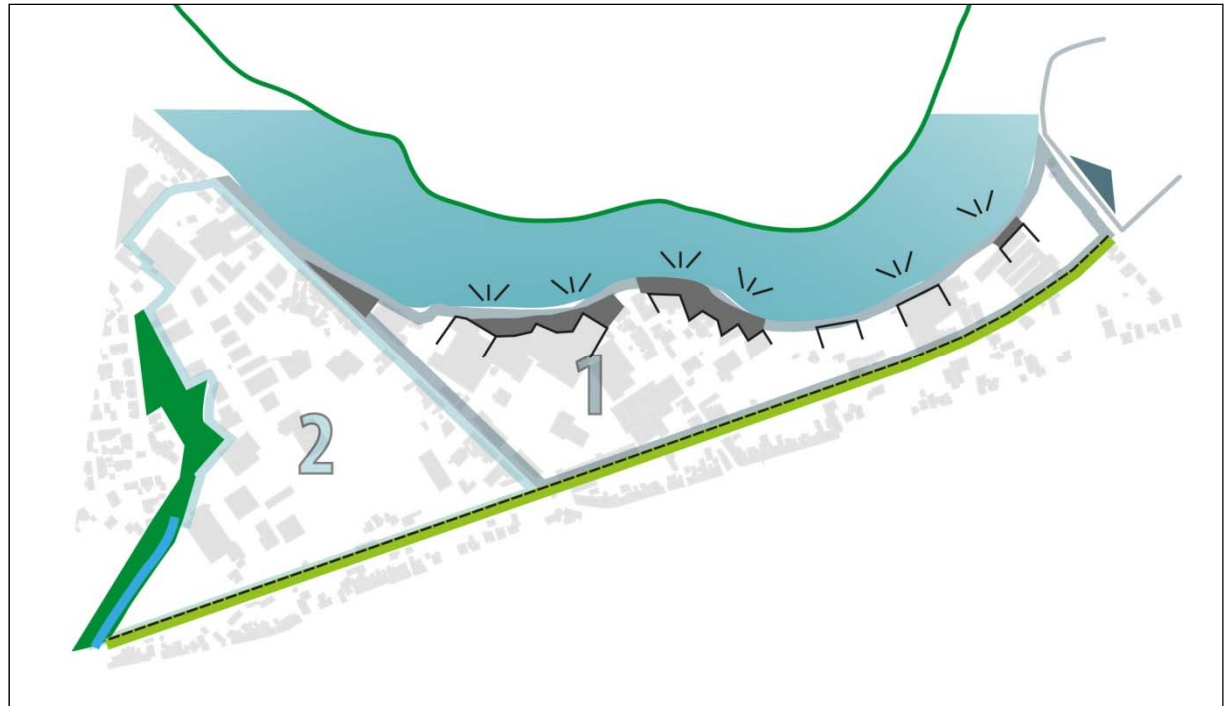


Op die manier kunnen de beoogde doelstellingen zowel akoestisch als visueel gehaald worden.

Aan de **oostelijke zijde** grenst het terrein aan een bestaand bedrijventerrein zodat een buffering aan deze zijde niet logisch is.

Aan **westelijke zijde** werd op het gewestplan reeds over een grote lengte een groenstrook ingetekend tussen het bedrijventerrein en de woonzone, meer bepaald ter hoogte van de loop van de Zwarte Beek. Een bijkomende buffering aan de zijde van het bedrijventerrein biedt hier geen meerwaarde.

Aan de **noordelijke grens** ligt de Schelde met aan de overzijde de polder en schorren van de Schelde die een sterk landschappelijk geheel vormen met een hoge beeldkwaliteit. Door de aanwezigheid van de Schelde wordt reeds een afstandsbuffer tot dit gebied gerespecteerd. Aan de **noordzijde** van het bedrijventerrein zal op meerdere plaatsen over bepaalde lengte laad- en losinfrastructuur aanwezig zijn. Voor een kwalitatieve randafwerking zal hier vooral ingezet moeten worden op de **kwaliteit van de bedrijvigheid** (gebouwen en aanleg niet-bebouwde ruimte) voor de perceptie vanaf de overzijde en het **minimaliseren van de impact op de ecologische waarden** door bijvoorbeeld het beperken van lichtpollutie en –hinder en waar mogelijk respecteren van een maximale lengte aan slikken en schorren.



Concept 5: Kwaliteit en leefbaarheid

## 6.6 Duurzame instandhouding waardevol erfgoed Vitamex

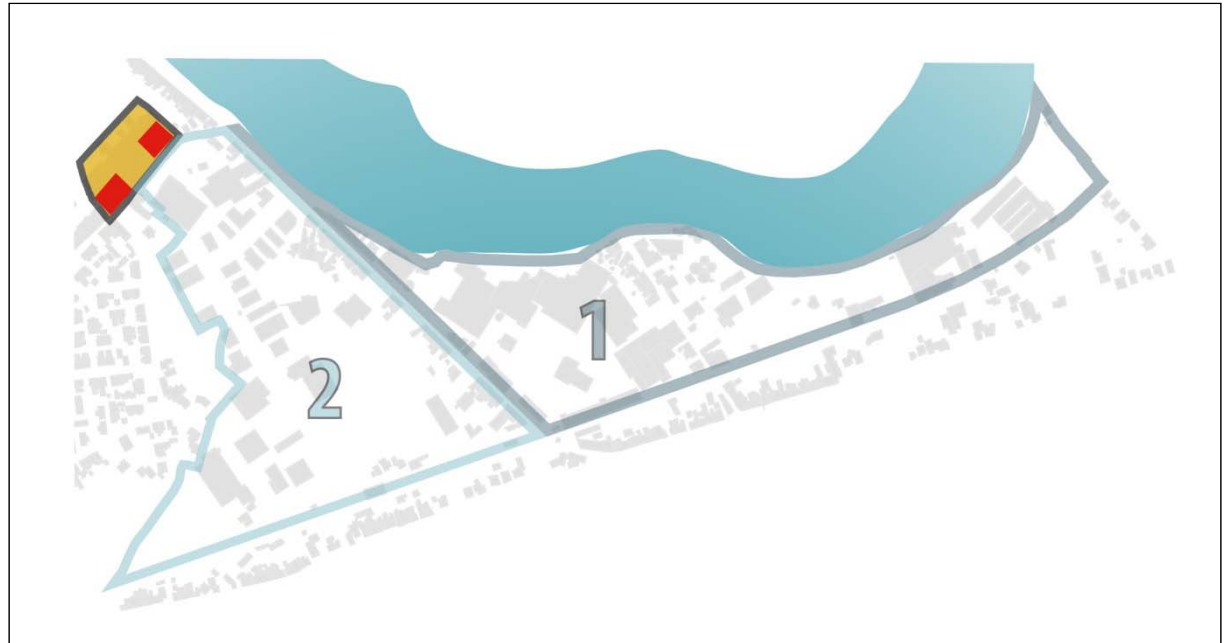
### Probleemstelling

Op de site van Vitamex zijn bepaalde delen beschermd als monument. Door de aard van de site, meer bepaald de moeilijke toegankelijkheid en het beschermd karakter, leent deze zich minder voor bedrijvigheid met een watergebonden karakter. Een bestemming op maat van deze site dringt zich op met de bedoeling het behoud van de site te bewerkstelligen.

### Visie

Om de duurzame instandhouding van de site (of delen ervan) te bewerkstelligen worden ruimere mogelijkheden voorzien. Diverse bestemmingen zijn mogelijk waarbij vooral gedacht wordt aan gemeenschappelijke en ondersteunende voorzieningen voor de watergebonden bedrijvigheid, maar ook woonondersteunende functies kunnen overwogen worden, gezien de directe nabijheid van de wijk Hof Ten Rode. Bedoeling moet zijn hier een kwalitatief geheel te realiseren dat zich perfect inpast in zijn directe omgeving.

De waardevolle woningen krijgen een aparte bestemmingszone, waarbij het behoud van de erfgoedwaarde van deze woningen voorop staat.



Concept 6: site Vitamex



## 7 Terugkoppeling met PlanMER, Passende beoordeling, MOBER en RVR

### 7.1 Besluiten van deze studies

#### RVR

Uit de analyse van het RVR worden ten aanzien van de geplande ruimtelijke ontwikkeling en de stedenbouwkundige voorschriften volgende specifieke aandachtspunten geformuleerd:

- De draagkracht van het nieuw ontwikkelde bedrijventerrein voor de inplanting van Seveso-bedrijven is eerder beperkt, maar dergelijke bedrijvigheid dient niet per se te worden uitgesloten, de draagkracht kan voldoende zijn voor Seveso-inrichtingen voor zover de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke stoffen voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria;
- De maximale transformatie wordt de grootste draagkracht gevonden voor Seveso-inrichtingen, de draagkracht van het bedrijventerrein neemt zeer sterk toe naarmate meer groepen van woningen verdwijnen;
- Bij de maximale transformatie dient geen rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van de feestzalen 'Fabriek/Hangar 43' en dus ook niet met de aanwezigheid van veel publiek;

In het RVR worden twee voorstellen gedaan om de beoordeling uit het RVR te verankeren

in de verordende voorschriften:

'Inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, kunnen maar worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen (in het bedrijf) voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.'

Alternatieve aanpak:

Hierbij wordt niet met een stedenbouwkundig voorschrift gewerkt, maar kan weerhouden worden indien deze toelaat dat hetzelfde doel wordt bereikt, m.n. het beoordelen en het respecteren van het aspect van de voldoende afstand (de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria) in het kader van het verlenen van een vergunning, toelating of toestemming van welke aard dan ook.

#### PASSENDE BEOORDELING

In de beoordeling wordt geconcludeerd dat geen significante schadelijke effecten zullen optreden ten aanzien van de Speciale Beschermingszones of het VEN-gebied.

Een beperkt negatieve impact kan optreden als gevolg van bijkomende verlichting of ecotoopinname van slikken en schorren. Deze effecten werden beoordeeld als niet significant.

- Met betrekking tot eventueel bijkomende verlichting langs de Schelde wordt het gebruik van een aangepast type verlichting vooropgesteld, zodat de Schelde niet verloren zou gaan als foeraargeergebied en migratieroute voor vleermuizen.
- Om te vermijden dat enkel versnipperde reststroken van slikken en schorren overblijven, wordt voorgesteld om de nieuwe infrastructuur – waar mogelijk – te bundelen en te laten aansluiten op de bestaande kaaimuren om zo een aaneengesloten lengte aan slikken en schorren te kunnen behouden.

Deze voorstellen zijn opgenomen als milderende maatregel in het plan-MER en zijn terug te vinden in de tabel.

## MOBER

Het MOBER formuleert volgende conclusies:

- Door de ontwikkeling van bijkomende overslag-faciliteiten worden de mogelijkheden voor het vervoer via de waterweg beter benut. Dit resulteert op regionaal of bovenregionaal vlak in een verschuiving van de modal split van vrachtvervoer via het wegennet naar een meer duurzame vervoerswijze via de waterweg.
- Mogelijk nieuwe loskades zullen hoofdzakelijk gebruikt worden door bedrijven uit de buurt, bijvoorbeeld Hoogveld. Dit betekent dat de aan- of afvoer van goederen tussen Oude Briel en Hoogveld via Hoogveld-Mandekensstraat-Provinciale Baan zal blijven verlopen. Hierdoor blijft de huidige belasting op het lokale wegennet bestaan.
- Een gefaseerde ontwikkeling wordt voorgesteld, waarbij in eerste instantie de huidige laad- en losfaciliteiten maximaal worden gebruikt en mogelijks nieuwe laad- en losfaciliteiten worden uitgebouwd om activiteiten in Hoogveld te bedienen via de waterweg. Deze ontwikkeling kan gebeuren, mits een aantal korte en lange termijn maatregelen worden genomen, zoals het verbeteren van de bestaande toegangen tot het bedrijventerrein.

De concreet geformuleerde voorstellen en maatregelen uit het MOBER zijn opgenomen als milderende maatregel in het plan-MER en zijn terug te vinden in de overzichtstabel.

## WATERTOETS

Het decreet betreffende het algemeen waterbeleid bepaalt dat bij de beslissing over een plan moet nagegaan worden of er geen schadelijk effect ontstaat voor het watersysteem. In het plan-MER worden alle noodzakelijke elementen aangeleverd, nodig voor de watertoets en dit op basis van de effecten van het project op grondwatertafelverlaging, grondwaterverontreiniging, oppervlaktewaterkwantiteit en oppervlaktewaterkwaliteit.

Vanuit de effectbespreking worden volgende randvoorwaarden geformuleerd opdat geen schadelijke effecten zullen optreden aan het watersysteem:

- Inrichten van het afwateringssysteem opdat voldaan wordt aan een buffer van 330m<sup>3</sup>/ha op niveau plangebied.
  - Beperken van de invloedssfeer van bemaling.
  - Maximaliseren van de infiltratiemogelijkheden.
- Daarnaast wordt voorgesteld om de structuurkwaliteit van de waterlopen in het plangebied te verhogen. Op deze manier kan een positief effect gerealiseerd worden.

Deze voorstellen zijn eveneens opgenomen als milderende maatregel in het plan-MER en zijn terug te vinden in de overzichtstabel.

## PLANMER

Aangezien in het plan-MER de aanbevelingen van het MOBER, de passende beoordeling en het RVR mee worden geïntegreerd en bij de verantwoording van de keuzes steeds teruggegrepen wordt naar elementen uit dit plan-MER zijn de besluiten en aanbevelingen en is de wijze waarop rekening gehouden wordt met de plan-MER terug te vinden in een meer uitgebreide overzichtstabel. De voor het ruimtelijk uitvoeringsplan relevante maatregelen worden daarin opgesomd. Eveneens wordt weergegeven hoe de vertaling van deze milderende maatregelen doorwerkt in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Bij lezing van de verschillende maatregelen en zoals ook reeds aangeduid in het plan-MER, blijkt dat de aard en de graad van detaillering voor sommige maatregelen van die aard zijn, dat zij niet thuishoren binnen de context van een ruimtelijk uitvoeringsplan en bijhorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften. Enerzijds gaat het om algemene maatregelen die in het kader van globaal of flankerend beleid dienen aangepakt te worden. Anderzijds gaat het om maatregelen op inrichtingsniveau, die dienen te worden opgenomen als bijzondere voorwaarde in een stedenbouwkundige vergunning.

De wijzigingen die aangebracht zouden worden in de loop van de procedure naar aanleiding van adviezen bij het voorontwerp, het openbaar onderzoek en het advies van de Procoro, zullen zo nodig worden vermeld in het besluit over de voorlopige vaststelling (onderworpen aan het openbaar onderzoek) en in het besluit van de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

## 7.2

### Terugkoppeling met de aanbevelingen, voorstellen en milderende maatregelen uit deze studies

	Milderende maatregelen plan-MER om negatieve milieu-impact te voorkomen of beperken	Mogelijke invulling	Ruimtelijke vertaling
GELUID PLAN-MER	<p>Een geluidsbuffer is nodig indien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het niet mogelijk is om geluidsemissies voldoende aan de bron te reduceren of</li> <li>• indien ook 's avonds en 's nachts moet gewerkt worden in functie van de getijdewerking van de Schelde of</li> <li>• parallel aan de spoorweg een interne ontsluitingsweg wordt voorzien.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mogelijkheid voorzien om een grond-dam/geluidsscherm langsheen de spoorweg in het zuiden van het plangebied te kunnen realiseren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Op het grafisch plan is de zuidelijke grens van het plangebied aangeduid als overgangszone woonomgeving. Het RUP legt verordenend vast dat in deze zone een samenhangende akoestische en visuele buffer moet worden gerealiseerd.</li> </ul>
GROND- EN OPPERVLAKTEWATER PLAN-MER	<p>Beperken van de invloedssfeer van bemaling en vermijden dat deze zorgt voor een verspreiding van een gekende verontreiniging.</p> <p>Maximaal benutten van de infiltratiemogelijkheden in het plangebied</p> <p>Verbeteren van de structuurkwaliteit van de waterlopen in het plangebied</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kiezen van een aangepaste uitvoeringstechniek, bvb werken in gesloten bouwput, retourbemaling</li> <li>▶ Gebruik doorlatende materialen waar mogelijk, open afwateringssysteem of gebruik IT-riolen, ...</li> <li>▶ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toepassen principes natuurtechnische milieubouw, openleggen waterlopen, ruimte voor Zwarte beek, ...</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Dit wordt geregeld op het niveau van de stedenbouwkundige vergunning.</li> <li>▶ Het RUP legt verordenend vast dat verhardingen in functie van de bedrijfsvoering zijn toegestaan, maar moeten worden beperkt tot wat strikt noodzakelijk is. In het RUP worden de principes van integraal waterbeheer verordenend opgenomen. In alle zones is het naast de hoofdbestemming daarom toegelaten om infiltratievoorzieningen, waterpartijen en afwateringsgrachten te voorzien.</li> <li>▶ In het RUP worden de principes van integraal waterbeheer verordenend opgenomen. In alle zones is het naast de hoofdbestemming toegelaten om infiltratievoorzieningen, waterpartijen en afwateringsgrachten te voorzien ten behoeve van de waterhuishouding in het gebied.</li> </ul>

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">GROND- EN OPPERVLAKTEWATER PLAN-MER</p>	<p>Realiseren afwateringssysteem met volgende kenmerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deels bestaande uit individuele maatregelen op perceelsniveau, deels uit collectieve maatregelen op niveau van het bedrijventerrein (m.u.v. kaaimuren en wegverharding langs de Schelde).</li> <li>• Individuele maatregelen: gescheiden systeem, voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (min. 200m<sup>3</sup>/ha en een max. 40 l/s.ha), principes van integraal waterbeheer.</li> <li>• Collectieve maatregelen: collectieve voorziening als extra buffer, gescheiden stelsel, aansluitend op de waterlopen, minimale bufferingsnorm van 330m<sup>3</sup>/ha voor het gehele bedrijventerrein (of bijkomende buffer van 130m<sup>3</sup>/ha voor verharding op individuele percelen en een buffer van 330m<sup>3</sup>/ha voor openbaar domein)</li> <li>• Waar wordt geloosd op niet bevaarbare waterlopen (Zwarte beek, Mostenbeek) wordt een maximale lozingsnorm van 10 l/s.ha gerespecteerd.</li> </ul>	<p>► /</p>	<p>► Collectieve maatregelen zijn mogelijk maar worden niet opgelegd. Tegelijkertijd met de realisatie van het RUP zal ook bedrijventerreinmanagement worden opgestart. Een van de doelstellingen hiervan kan zijn om de noodzakelijke maatregelen voor waterbuffering gezamenlijk te realiseren.</p> <p>Dit wordt geregeld op niveau van de stedenbouwkundige vergunning.</p> <p>De normen worden verordenend vastgelegd.</p> <p>De normen worden verordenend vastgelegd.</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PLAN-MER -FAUNA EN FLORA PASSENDE BEOORDELING</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waar mogelijk versnipperde reststroken van slikken en schorren vermijden</li> <li>• Verhinderen lichtpollutie naar de Schelde toe</li> </ul>	<p>► Bvb door nieuwe infrastructuur maximaal waar mogelijk te bundelen en te laten aansluiten op de bestaande kaaimuren</p> <p>Aangepaste verlichting.</p>	<p>►</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het RUP legt verordenend vast dat minstens 10% van de niet-bebouwde ruimte als gemeenschappelijk groen dient te worden voorzien. Gezien het om een herinrichting van een bestaande site gaat, wordt de manier waarop vrij gelaten. Bij de opmaak van een inrichtingsplan kan de beheerder aangeven op welke manier dit het beste kan gebeuren. Het bewaren van een aaneengesloten strook aan slikken en schorren kan hier een mogelijke invulling vormen.</li> <li>• Bij de inrichting van de bedrijfspcelen en de plaatsing en keuze van de verlichtingspalen of –armaturen dient er rekening gehouden te worden met het maximaal inperken van lichtpollutie naar de aanpalende waardevolle ecotopen toe.</li> </ul>

▶ Realiseren van (visuele en/of auditieve) bufferende maatregelen aan de randen van het plangebied:

- Vrijwaren Zwarte en versterken van de waterloop.
- Visuele en auditieve buffering in het zuiden van het plangebied om de hinder van de woningen ten noorden van de N17 te milderen.



- Dit kan bijvoorbeeld door bijkomende groenelementen op het bedrijventerrein te voorzien
- Geluidsscherm of gronddam combineren met groenscherm



- Aan de westelijke zijde werd op het gewestplan reeds een groenzone aangeduid. In het RUP wordt geen bijkomende bufferruimte voorzien. Het vrijwaren en versterken van de waterloop kan binnen de groenzone gebeuren. Er geldt sowieso een erfdiensbaarheidsstrook van 5m ten aanzien van de beek voor onderhoud van deze waterloop.
- Op het grafisch plan is de zuidelijke grens van het plangebied aangeduid als 'overgangszone woonomgeving'. Het RUP legt verordenend vast dat in deze zone een samenhangende akoestische en visuele buffer moet worden gerealiseerd.

- Uitvoeren archeologisch vooronderzoek



/



Het RUP legt verordenend vast dat voorafgaand aan vergunningsplichtige bouw- en grondwerken met impact op de ondergrond in het plangebied, in overleg met de bevoegde overheidsdiensten Onroerend Erfgoed zal vastgelegd worden of er een archeologische prospectie met ingreep in de bodem dient te gebeuren.

- Verbeteren groenstructuur



- Toepassen principes natuurtechnische milieubouw, inrichting en onderhoud bufferzones



Het RUP legt verordenend vast dat minstens 10% van de niet-bebouwde ruimte als gemeenschappelijk groen dient te worden voorzien. De manier waarop dit wordt vormgegeven wordt niet vastgelegd. Wel wordt aangegeven dat het groen van die aard en omvang dient te zijn dat het een structurerende en esthetische functie op niveau van de zone vervult. Bij de vergunningsaanvraag voor de interne wegenis dient een inrichtingsschets gevoegd die aangeeft op welke manier in structurerende groen wordt voorzien. De beplanting dient te worden aangelegd met streekeigen soorten, die afgestemd zijn op de plaatselijke bodemcondities.



- Verhogen van de kwaliteit en landschappelijke structuur in het plangebied
- ▶
- Voorzien van minimale oppervlakte aan groenzones, bij voorkeur gemeenschappelijk
  - Het creëren van interne groenstructuur door de interne ontsluitingsinfrastructuur met groenelementen te versterken, de bestaande elementen kunnen hierbij als basis ingezet worden
  - Kwaliteitsvolle architectuur van de bedrijfsgebouwen en inrichting publieke ruimte. Bvb door beperken bouwhoogte, afbouwend naar de woningen (in het zuiden en langsheen de Fabrieksstraat) toe. Wat betreft de kleuren van de bedrijfsgebouwen wordt aanbevolen om harmonische kleuren te gebruiken die passen binnen de omgeving
  - Gebruiken van uniforme afsluitingen
  - Stimuleren van groendaken
  - Aangepaste lichtvoorzieningen. Een voorstel tot aangepast verlichtingsconcept: functionele verlichting langsheen de ontsluitingswegen met een sober verlichtingsniveau en uniforme verlichtingsarmaturen, voldoende gelijkmatig in functie van de veiligheid. Accentverlichting (bvb bedrijfsnaam) kan. Hierbij wordt bij voorkeur neonverlichting verboden.
  - Voorzien van een minimale kavelgrootte bij ontwikkelingen in de toekomst
  - Behoud van trage wegen en buurtwegen in het plangebied, de bestaande wegen kunnen hiertoe een basis vormen, dit dient te worden bekeken in functie van de verkavelingen
- ▶
- Het RUP legt volgende elementen verordenend vast om de kwaliteit en structuur in het plangebied te verhogen:
- Minstens 10% van de niet-bebouwde ruimte dient als gemeenschappelijk groen te worden voorzien, en dient een structurerende en esthetische functie te vervullen;
  - Er wordt een beperking van de bouwhoogte ingeschreven in het RUP.
  - De materialen voor de van op de openbare weg zichtbare bouwdelen dienen qua kleur, textuur en schaal de continuïteit in het straatbeeld te ondersteunen;
  - Binnen een bedrijfsperceel wordt een eenheid in vormgeving en materialen nagestreefd. De materiaalkeuze en kleurgebruik is daarbij sober en eenvoudig;
  - Binnen een bedrijfsperceel bestaat éénvormigheid in het type afsluiting;
  - Publiciteit is enkel toegestaan in de gebieden waar bebouwing is toegestaan en voor zover aangebracht aan de gevel. De publiciteit mag niet storend zijn voor het uitzicht van de omgeving en moet in harmonie zijn met de betrokken gevel. Het gebruik van neonverlichting en opwaarts gerichte lichtbronnen is niet toegestaan.
  - Bij de inrichting van de bedrijfspercelen en de plaatsing en keuze van de verlichtingspalen of –armaturen dient er rekening gehouden te worden met het maximaal inperken van lichtpollutie naar de aanpalende woningen toe.
  - Bij herverkaveling wordt een minimale perceelsgrootte opgelegd van 5000m<sup>2</sup>;
  - De trage wegen structuur zal meer in detail bekeken worden in het inrichtingsplan.

- Verwerven van de woningen via een onteigeningsbeleid in deelgebied 1 ipv een verwervingsbeleid over langere periode.

- Aanpassen van de ontsluiting van het plangebied voor langzaam verkeer

Realiseren van (visuele en/of auditieve) bufferende maatregelen aan de randen van het plangebied:

- Visuele en auditieve buffering in het zuiden van het plangebied om de hinder van de woningen ten noorden van de N17 te milderen.
- Weren van grootschalige activiteiten op de Vitamex site die hinder kunnen genereren naar de omliggende functies

- ▶ • Onteigeningsplan opstellen

- ▶ • Handhaven van de toegang voor langzaam verkeer ter hoogte van de spoorwegovergang via Briel

- Geluidsscherm of gronddam combineren met groenscherm
- Bvb weren activiteiten als groothandel

- ▶ Aan het RUP wordt een onteigeningsplan gekoppeld.

- ▶ Het RUP legt verordenend vast dat de inrichting van Briel aangepast moet worden zodat deze niet permanent toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel laat wel een toegang voor langzaam verkeer toe via Briel.

- Op het grafisch plan is de zuidelijke grens van het plangebied aangeduid als 'overgangszone woonomgeving'. Het RUP legt verordenend vast dat in deze zone een samenhangende akoestische en visuele buffer moet worden gerealiseerd.
- Het RUP laat geen groothandelactiviteiten, hotel- en motelaccommodatie toe op de Vitamex site. Er zijn enkel activiteiten toegestaan die qua schaal en ruimtelijke impact verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt aandacht besteed aan de relatie met de in de omgeving aanwezige functies, de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers en de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid.

- Verbeteren van de ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer

- ▶ ● Verbeteren aansluiting Oeverstraat
- Ontsluiting van het plangebied via een nieuwe ontsluitingsweg, parallel aan de spoorlijn en de (huidige onverharde) Provinciale Baan
- Huidige ontsluitingsweg via Briel afsluiten als ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer
- Optimaliseren ontsluiting fase 2 en deelgebied 2 via de Fabrieksstraat (korte en middellange termijn) door aangepaste lichtenregeling Fabrieksstraat X N17, aangepast profiel Reihagenstraat, knippen verbinding Hof ten Rode, aansluiten Reihagenstraat op de Steenkaaistraat
- Fabrieksstraat als interne ontsluitingsweg voor fase 2 en deelgebied 2 (incl. streefbeeld N17)

- ▶ De korte termijn voorstellen inzake de ontsluiting van het plangebied worden vertaald in het RUP. Volgende elementen worden verordenend vastgelegd:

- Ontsluiting van deelplan 1 dient te verlopen via de Oeverstraat en een nieuwe ontsluitingsweg thv de onverharde weg Provinciale Baan. Nadat de ontsluiting van deelgebied 1 is aangepast wordt de inrichting van Briel aangepast zodat deze niet permanent toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer.
- De aansluiting van de Reihagenstraat met de Steenkaaistraat wordt indicatief aangeduid op het grafisch plan en in deze zone kunnen geen stedenbouwkundige vergunningen voor bedrijfsactiviteiten verleend worden vooraleer de verbinding gerealiseerd is. De inrichting van de Reihagenstraat wordt aangepast zodat deze niet permanent toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer vanuit Hof ten Rode.

De lange termijn maatregelen (na uitvoering streefbeeld) kunnen momenteel nog niet verordenend worden vastgelegd, er wordt daarom een voldoende brede reservatiestrook voor infrastructuur aangeduid. De reservatiestrook wordt na 10 jaar opgeheven.

- de draagkracht voor Seveso-inrichtingen kan voldoende zijn voor zover de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke stoffen voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria;
- Bij maximale transformatie wordt de grootste draagkracht gevonden voor Seveso-inrichtingen: de draagkracht van het bedrijventerrein neemt zeer sterk toe naarmate meer groepen van woningen zouden verdwijnen en indien de 'Fabriek/Hangar 43' zou verdwijnen.

- In de verordende voorschriften:  
'Inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, kunnen maar worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen (in het bedrijf) voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.'
- Alternatieve aanpak:  
Het beoordelen en het respecteren van het aspect van de voldoende afstand (de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria) in het kader van het verlenen van een vergunning, toelating of toestemming van welke aard dan ook.

In het RUP wordt voor de tweede optie gekozen, waarbij duidelijk verwezen wordt naar het bestaan van het RVR en waarbij de belangrijkste conclusies van het RVR in de toelichtingsnota zijn opgenomen.

## 8 Op te heffen voorschriften, ruimtebalans, planschade/planbaten, water-toets

### 8.1 Op te heffen voorschriften

#### Gewestplan

Bij het van kracht worden van dit RUP zullen de bestemmingen en bijhorende voorschriften van het gewestplan Dendermonde opgeheven worden voor die percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van onderhavig RUP, en vervangen door de bestemmingen en voorschriften van onderhavig RUP.

Volgende gewestplanbestemmingen worden opgeheven:

- Industriegebied
- groengebied

#### BPA/RUP

Geen

#### Verkavelingen

Geen

### 8.2 Ruimtebalans

Gewestplan	Opp (ha)	RUP	Opp(ha)
<i>Deelplan 1</i>			
Industriegebied	20, 88ha	Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter	20,88 ha
CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'		'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'	
<i>Deelplan 2:</i>			
Industriegebied	23,01 ha	Gemengd bedrijventerrein met nabestemming specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter	21,54 ha
CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'		'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'	
		Site Vitamex	1,09 ha
		'CATEGORIE 2: BEDRIJVIGHEID	
		Personeelswoningen Wijk Vermylen	0,37 ha
		'CATEGORIE '1: WONEN'	
Groengebied	0,20 ha	Gemengd bedrijventerrein met nabestemming specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter	0,20 ha
CATERGORIE 6: OVERIG GROEN		'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'	
Woongebied	0,14 ha	Gemengd bedrijventerrein met nabestemming specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter	0,14 ha
CATEGORIE 1: WONEN		'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'	
<i>Totaal</i>	<i>44,22 ha</i>	<i>Totaal</i>	<i>44,22 ha</i>

### 8.3 Planschade/planbaten

Volgens art. 2.2.2 van de Codex Ruimtelijke Ordening dd. 27 maart 2009, dient in een RUP een register te worden opgenomen, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in art. 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

Het register planbaten/planschade/ compensatie wordt grafisch voorgesteld op plan 4 van de plannenbundel. 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 hou-

dende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut.

#### Register

We verwijzen hier naar het plan planschade/planbaten. Hierop zijn de gebieden aangegeven waar mogelijks een planbatenheffing of planschadevergoeding van toepassing is.

De opname van percelen in dit register houdt niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

#### Planschade

In toepassing van art. 2.6.1 van de Codex R.O. kan onder bepaalde voorwaarden een planschadevergoeding worden toegekend indien op basis van een goedgekeurd ruimtelijk uitvoeringsplan een perceel niet in aanmerking komt voor het afleveren van een vergunning tot bouwen of verkavelen, waar dat de dag voor het inwerkingtreden van het ruimtelijk uitvoeringsplan wel het geval was.

Geen

#### Planbaten

In toepassing van art. 2.6.4 van de Codex R.O. is onder bepaalde voorwaarden een planbatenheffing verschuldigd indien een goedgekeurd ruimtelijk uitvoeringsplan een in het art. 2.6.4 opgesomde bestemmingswijziging doorvoert waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van de gronden verhogen. Deze heffing zal verschuldigd zijn bij een transactie of na het afleveren van een vergunning.

Het deel van het plangebied dat wordt omgezet van:

- industriegebied (categorie 'bedrijvigheid') naar zone voor 'personeelswoningen wijk Vermijlen (categorie 'wonen') ;
- groengebieden (categorie 'overig groen') naar 'gemengd bedrijventerrein met nabestemming specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter' (categorie 'bedrijvigheid');

kan mogelijks aanleiding geven tot planbaten.

#### Compensatie

Geen

## 9 **Onteigeningsplan**

Om de voorziene bestemming watergebonden bedrijventerrein effectief te kunnen realiseren, wordt aan het PRUP ook een onteigeningsplan gekoppeld. Dat onteigeningsplan bevat die percelen van de zonevreemde woningen uit Deelgebied 1 van het PRUP.

Naast het algemeen belang zal de onteigeningsnoodzaak worden aangetoond en zal worden stilgestaan bij de noodzaak tot aanwending van de procedure bij hoogdringendheid.

### **Algemeen belang**

Artikel 16 van de Grondwet bepaalt dat niet kan worden onteigend dan ten algemene nutte. Dit betekent dat het ingeroepen onteigeningsdoel van algemeen nut moet zijn.

De realisatie van de ruimtelijke bestemming, voorzien in het PRUP, is van openbaar nut. Voor de verwezenlijking van een ruimtelijk uitvoeringsplan kan beroep worden gedaan op de onteigening indien de verwerving van de onroerende goederen, noodzakelijk voor de realisatie van de bestemming, voorzien in een ruimtelijk uitvoeringsplan, niet op

korte termijn kan worden gerealiseerd. Het openbaar nut van de onteigening wordt verantwoord door de noodzaak tot opmaak van het PRUP.

De realisatie van het bedrijventerrein moet aanzien worden als openbaar nut. Door het bundel van economische activiteiten door de inrichting van bedrijventerreinen, wordt werkgelegenheid gecreëerd en het algemeen belang nagestreefd.

De 2 doelstellingen van openbaar nut, enerzijds de economische expansie en ontwikkeling en anderzijds de realisatie van een industriezone, voorzien op een ruimtelijk uitvoeringsplan, sluiten elkaar geenszins uit.

Daarnaast zijn er nog andere elementen, die samenhangen met de realisatie van de bestemming en de ontwikkeling van een bedrijventerrein en die van openbaar nut zijn. Het minder belasten van het milieu door een betere organisatie van het vervoer, waarvoor de milieulast wordt verminderd, is van algemeen belang. Het vervoer over het water is minder milieubelastend.

De verhoging van de verkeersveiligheid op de wegen, wat een gevolg is door de verhoging van het vervoer over het water, komt de algehele gemeenschap ten goede en dient het openbaar nut.

Het projectgebied bevindt zich op een strategisch punt waar de Boven-Zeeschelde en de N17 (Mechelen Dendermonde) elkaar het dichtst naderen. De Boven-Zeeschelde is mee opgenomen in het Europese TEN-T netwerk, dat dient om het goederenvervoer beter te verdelen over de verschillende

modi. Er moet maximaal ingezet worden op intermodaliteit.

Watergebonden activiteiten kunnen een belangrijke bijdrage leveren tot de bescherming van het milieu en het verbeteren van de veiligheid bij het vervoer. Bij de verdere uitbouw van de industriezone is ondermeer een betere aansluiting nodig zowel voor het vervoer langs de waterweg, als voor het vervoer langs de weg. De voordelen van het gebruik van de binnenvaart zijn alom gekend. De binnenvaart is veilig, milieuvriendelijk, snel en op tijd, goedkoop, hoogtechnologisch en innovatief, veelzijdig, gespecialiseerd en heeft lagere externe kosten.

Op basis van een Masterplan, opgesteld door de Provincie Oost-Vlaanderen, voor het projectgebied werd gekozen om, mede gelet op de strategische ligging aan de Schelde, het industriegebied om te vormen tot een regionaal industriegebied met watergebonden activiteiten. Dit biedt de mogelijkheid om van het industriegebied een watergebonden bedrijventerrein te maken, waar bedrijven gebruik maken van de waterweg voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten in plaats van gebruik te maken van vrachtverkeer over de weg. Nu reeds maken een aantal bedrijven gebruik van de Schelde voor hun toelieferingen. Deze bestaande overslag kan verder gemoderniseerd en geoptimaliseerd worden. Door de herinrichting van de terreinen kan de bestaande infrastructuur maximaal benut worden. De aanwezige zonevreemde woningen in Deelgebied 1 beperken een efficiënte omvorming. Mobiliteit speelt een cruciale rol in de Vlaamse economie. De optimalisering van logistieke ketens en

de bundeling van logistieke stromen tot grotere stromen, die beter in aanmerking komen voor vervoer via de alternatieve modi (binnenvaart, spoor), moeten er voor zorgen dat Vlaanderen zich verder kan ontwikkelen als slimme draaischijf van Europa.

Om de havens- de economische motoren van Vlaanderen- in topconditie te houden, is het van groot belang de logistieke ketens verder te versterken en te verankeren. Dit kan onder andere door de verschillende schakels binnen de keten beter op elkaar af te stemmen. We verankeren logistieke ketens door het aanbieden van logistieke toegevoegde waarde activiteiten en logistieke concepten in het achterland.

Vlaanderen heeft zijn logistieke toppositie te danken aan een aantal specifieke troeven die als een puzzel in elkaar passen en die ervoor zorgen dat Vlaanderen een ideale vestigingsplaats is voor Europese distributie. Om de logistieke ketens ook in de toekomst te (blijven) beheersen, moeten we vandaag de kans grijpen om onze concurrentiekracht te behouden en zelfs te verstevigen.

Door activiteiten en goederenstromen te clusteren en te bundelen op specifieke locaties die bij voorkeur al bi- of trimodaal ontsloten zijn, kunnen logistieke stromen worden gebundeld tot grotere stromen die via alternatieve modi (binnenvaart, spoor) kunnen worden getransporteerd.

Op deze manier houden we meer vrachtwagens van de weg en kunnen de verschillende schakels binnen de logistieke keten beter op elkaar worden afgestemd. Dit leidt tot een betere benutting van de be-

staande capaciteit van de verschillende transportmodi alvorens het transportnet verder uit te breiden. De valorisatie van bedrijventerreinen in functie van de waterweg in combinatie met de bouw van kaaimuren moet het mogelijk maken om watergebonden bedrijventerreinen te creëren die zullen toelaten dat nog meer goederen via de waterweg kunnen worden vervoerd. Hoe dan ook dient erover gewaakt dat het areaal aan watergebonden terreinen uitbreiding neemt.

Vanuit het beleidsplan Ruimtelijke Ordening wordt multimodaal transport, modal shift en co-modaliteit door middel van het voeren van een locatiebeleid ondersteund.

Niet alleen infrastructuur is essentieel met het oog op de modal shift en het verhogen van de multimodaliteit. Even belangrijk is een goede inplanting van de verschillende mobiliteitsgenererende activiteiten, waarbij ruimtelijke ordening een structurerende factor is. Een doordachte inplanting van bedrijventerreinen is cruciaal om versnippering van de ruimte tegen te gaan en goederen te kunnen bundelen. Een goede inplanting van economische activiteiten ondersteunt en stimuleert bovendien de gezamenlijke organisatie van bepaalde logistieke activiteiten. Hierin speelt het locatiebeleid een belangrijke rol. Op aan waterwegen gelegen locaties of in de zeehavens zullen in eerste instantie watergebonden activiteiten worden ingeplant.

Het algemeen belang van het onteigeningsplan kan dan ook gevonden worden op verschillende vlakken:

- Het structureren en ondersteunen van de uitbouw van een duurzaam watergebonden bedrijventerrein.
- De verhoogde tewerkstelling en economische groei voor een ruimere regio.
- Het vervoer van goederen via de binnenvaart is een duurzame en milieuvriendelijke vervoersmodus. Door het aanbod van voldoende uitgeruste laad- en losinfrastructuur, is de efficiënte clustering van goederen mogelijk, wat zowel op milieu- als economisch vlak een verbetering brengt.
- Het vervoer van goederen via de binnenvaart verhoogt de verkeersveiligheid.
- Het efficiënt en duurzaam inrichten van bedrijventerreinen beoogt heel wat maatschappelijke meerwaarde.
- Het efficiënt en duurzaam inrichten van bedrijventerreinen geeft uitvoering aan het beginsel dat spaarzaam moet omgegaan worden met de schaarse ruimte.

#### **Noodzaak**

De onmiddellijke realisatie van het gehele plangebied en de transformatie tot een hoogwaardige watergebonden gebied, is niet gewenst, rekeninghoudende met de sociale effecten, de maatschappelijke impact en de nood (dringende nood) aan bedrijventerreinen. De feitelijke omschakeling van deelgebied II zal worden aangemoedigd, doch in een eerste fase is een realisatie via een onteigening niet noodzakelijk om de doelstellingen te bereiken. In een



latere fase kan, wanneer de feitelijke omschakeling naar een bedrijvenactiviteit die watergebonden is, niet wordt gerealiseerd, en de noodzaak bestaat tot realisatie van het bestemmingsvoorschrift en bijkomende gronden, kan alsnog een onteigeningsplan worden opgemaakt en indien nodig een onteigeningsmachtiging worden aangevraagd.

De noodzaak van een verwerving van alle percelen, die niet ingeschakeld worden in de bestemming van het plan, verklaart zich door de aard van de bestemming (bedrijventerreinen met watergebonden activiteiten), het doel van het PRUP en de specifieke voorwaarden met betrekking tot de ontwikkeling van een grote site.

Omwille van een versnipperde eigendomstructuur en de aanwezigheid van relatief vele kleine eigendommen, alwaar veelal de woonfunctie primeert, is noodzakelijk, daar deze eigendommen worden verworven teneinde het mogelijk te maken dat het bestemmingsvoorschrift, voorzien in het PRUP wordt gerealiseerd. Het betreft voor een belangrijk deel percelen die thans nog voor bewoning worden gebruikt.

De huidige sterk versnipperde perceelsgebonden en onverenigbare woonfuncties zijn onverzoenbaar met het plan. Een globale aanpak voor de ordening van deelgebied I is nodig indien het doel van het plan, nl. de ontwikkeling van een industriezone met watergebonden activiteiten, wordt beoogd.

Dat nog geen concrete en gedetailleerde plannen voorhanden zijn om duidelijk te maken hoe en op

welke manier het voorgenomen bedrijventerrein gestalte zal worden gegeven, belet niet dat de overheid van oordeel is dat het algemeen nut noodzaakt dat een onteigeningsbesluit bestaat om een geïntegreerde, globale aanpak van de ontwikkeling van deelgebied I mogelijk te maken.

Dat het doorvoeren van de realisatie van het bedrijventerrein ook de inbreng van private partners en investeerders noodzakelijk maakt, leidt niet tot de conclusie dat er geen sprake meer zou kunnen zijn van een algemeen nut en evenmin van de noodzaak tot verwerving van de in het plan opgenomen percelen.

De aanwezigheid van zonevreemde woningen en de verwevenheid van woonindustrie zonder voldoende plaats voor buffers, is een kritische factor voor het realiseren van het bedrijventerrein en de economische ontwikkeling. Het samen aanwezig zijn op een beperkte plaats van wonen en industriële activiteiten, is niet gewenst.

De huidige kavelindeling (versnippering) bemoeilijkt een mogelijke ontwikkeling en kan deze ontwikkeling onmogelijk maken indien sommige percelen hun woonfunctie blijven behouden. De bereidheid tot ontwikkeling in overeenstemming met het uitvoeringsplan, bestaat niet bij vele eigenaars die thans in het plangebied woonachtig zijn. Gesprekken die werden gevoerd met diverse eigenaars, gaven geen mogelijkheid tot verwerving op termijn van de onroerende goederen. Naast de meer geïsoleerde woonpercelen vormen de kleine woonclusters langsheen Briel een ernstige bedreiging voor de realisatie van

het bedrijventerrein en zal de goede omsluiting van de bedrijven aldaar niet mogelijk worden. Het behoud van een woonfunctie aldaar is niet verantwoord, daar eveneens de leefbaarheid van deze woonkern niet kan worden gegarandeerd.

De bestaande bedrijventerreinen, waarvan de activiteit reeds is ingeschakeld in de planbestemming (watergebonden) en/of waarvan de activiteit in overeenstemming zal gebracht worden met de planbestemming en/of de percelen die reeds eigendom zijn van de overheden, maken geen deel uit van het voorliggend plan.

De nood aan bijkomende bedrijventerreinen in het kleinstedelijk gebied Dendermonde is groot en werd reeds vastgesteld in het RUP afbakening structuurondersteuning kleinstedelijk gebied Dendermonde (2007). De taakinstelling inzake bedrijventerreinen (bijkomende ruimte voor economische activiteit) werd toen in het RUP reeds bepaald op 64,4 ha. De reconversie van de site Briel met aandacht voor de uitbouw van watergebonden activiteiten werd uitdrukkelijk benadrukt.

Het gemengd gebied met de sterke verwevenheid van zonevreemd wonen en bedrijvigheid maakt een oordeelkundige ontwikkeling tot een gebied voor hoogwaardig watergebonden activiteiten onmogelijk. Het kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein kan niet gerealiseerd worden in een gebied met een gemengde bestemming. Het naast elkaar bestaan van een woonfunctie en een industriële / economische watergebonden activiteit is niet wenselijk. Het naast elkaar bestaan van wonen en economie belet een

efficiënte aanwending van de ruimte, daar er onnodig veel ruimte verloren gaat voor het scheiden van beide functies door de noodzakelijke aanleg van buffers.

Om de ruimtelijke bestemming te realiseren, alsook de economische ontwikkeling van het gebied, is het noodzakelijk in de onteigening binnen het plangebied I te voorzien en dit in die gevallen waarin de noodzakelijke grondinnemingen niet in der minne zullen kunnen gebeuren en bijgevolg gerechtelijke onteigeningen zullen vergen. Het spreekt voor zich dat het louter opnemen van de percelen in het onteigeningsplan niet noodzakelijk tot gevolg heeft dat de gerechtelijke onteigeningen zullen moeten worden doorgevoerd, daar de besprekingen en gesprekken met de eigenaars onverminderd zullen doorgaan.

Ter bevordering van de mobiliteit is de verdere ontwikkeling van watergebonden terreinen noodzakelijk. De bedoelde onteigening heeft dan ook een algemeen nut voor de verdere ontwikkeling van de geplande economische watergebonden activiteiten die langs de Boven-Zeeschelde te Baasrode worden voorzien. De bedoelde terreinen zijn immers noodzakelijk voor de verdere uitbouw van het watergebonden bedrijventerrein. Verschillende bedrijven maken op de site reeds gebruik van de waterweg. De evoluties in de binnenvaart naar goederensoorten die overgeslagen kunnen worden, nopen tot aanpassingen en uitbreidingen van de bestaande infrastructuur. Het is uiteraard van belang dat deze belangrijke investeringen ten volle in het economische weefsel ingezet kunnen worden.

Vlaanderen telt 1.354 km bevaarbare waterwegen, waarvan er 1.037 km worden gebruikt door de beroepsvaart. Dat staat voor één van de dichtste netten van rivieren en kanalen ter wereld. In tegenstelling tot de weg en de spoorweg, hebben de binnenwateren nog een aanzienlijke reservecapaciteit. Door het opvangen van een deel van de verkeers-toename op onze wegen, kan de binnenvaart bijdragen tot het verbeteren van onze mobiliteit. Deze bijdrage kan slechts geleverd worden door de binnenvaart als er voldoende toegang tot de waterweg geboden kan worden. In dit kader is de verdere uitbouw van de site dan ook noodzakelijk. De verweving wonen-industriële activiteiten laten niet toe de site efficiënt uit te bouwen. De bestaande Seveso-activiteiten (lage drempel) bevestigen dat deze verwevenheid best vermeden wordt.

Sinds enkele decennia is het gebied in de omgeving van Briel en Fabriekstraat bestemd als industriegebied. Maar het gebied wordt momenteel gekenmerkt door een verweving van bedrijven, zowel watergebonden als andere) en woningen. Een deel van de gronden wordt niet ten volle gebruikt. De verminderde leefkwaliteit en de moeilijke doorstroming van het verkeer palend aan het gebied vormen belangrijke knelpunten.

De noodzaak kan gevonden worden in een reeds enige tijd opgestart proces. Het projectgebied is gelegen binnen het stedelijk gebied, waarbinnen een project als economische expansie zeker zijn plaats kent. De visie rond dit terrein werd reeds enkele jaren geleden gevormd, waarvan deze lopende procedure een uitwerking van deze visie betekent.

Naast het opmaken en uitwerken van de visie is het vanzelfsprekend dat terreinen die aan de waterweg gelegen zijn, die dan ook reeds watergebonden activiteiten inhouden, als eerste keuze aan bod komen om de uitbreiding van deze watergebonden bedrijvigheid te realiseren.

De verwevenheid van werken en wonen maken de efficiënte uitbouw van een watergebonden industrieterrein niet mogelijk, aangezien de bedrijvigheid niet ten volle over de mogelijkheden van de terreinen zal kunnen beschikken.

Het is dan ook noodzakelijk om de woonfunctie in het projectgebied te verwijderen. Net als de projectvisie opgedeeld is in verschillende deelgebieden en fases, zal de uitdoving van de woonfunctie deze gefaseerde aanpak volgen.

Het opstellen van een onteigeningsplan is ook noodzakelijk om alle bewoners de zekerheid te geven dat de woonfunctie effectief zal verdwijnen.

### **Hoogdringendheid**

Zoals hoger aangetoond, is het noodzakelijk om over te gaan tot de verwerving van onroerende goederen om de efficiënte uitbouw van de planbestemming en de realisatie van het bedrijventerrein met watergebonden activiteit mogelijk te maken.

In het planmer wordt voorgesteld om een onteigeningsplan op te stellen. Zoals hoger toegelicht, is het niet wenselijk dat het onteigeningsplan voor het gehele gebied wordt opgemaakt.

Binnen het realiseren van de ontwikkeling van deze watergebonden terreinen is het hoogdringend om, binnen de voorziene fasering, te beschikken over

deze terreinen zodat de economische expansie van dit gebied mogelijk wordt. Dit is niet mogelijk indien de woonfunctie binnen het Deelgebied 1 behouden blijft. De hoogdringendheid van de verwerving volgt dezelfde fasering als voor de verdere uitbouw van de watergebonden ontwikkeling.

Deze hoogdringendheid vindt ook zijn belang om de investeringen van de bedrijven niet te hypothekeren indien zij niet op efficiënte manier ingeschakeld kunnen worden in de economische activiteit. Uitgestelde investeringen door de bedrijven houden de groei van de bedrijven tegen, wat uiteraard op het vlak van tewerkstelling en toegevoegde waarde een beperking en vertraging betekent. De ontwikkeling van een bedrijventerrein voor watergebonden bedrijvigheid is een lang en moeizaam proces, waarbij het maatschappelijk draagvlak niet steeds even groot is.

Alhoewel de ontwikkeling van het gehele gebied tot een gebied van hoogwaardig watergebonden bedrijvigheid een langdurig proces is en dat, rekeninghoudende met o.m. de financiële en budgettaire mogelijkheden, de noodzaak van een doordachte goede inplanting van de verschillende mobiliteitsgenererende activiteiten, de realisatietijd van bijkomende infrastructuurwerken, waaronder de aanleg van nieuwe laad- en loskades, alsook weginfrastructuur, heeft tot gevolg dat de groeiende behoefte aan geschikte bedrijventerreinen niet onmiddellijk kan worden ingevuld. Dit neemt niet weg dat bij hoogdringendheid moet worden overgegaan tot de realisatie van deelgebied I, teneinde op de meest drin-

gende noden een antwoord te kunnen geven en de ontwikkeling van het gebied te laten starten.

De realisatie van het deelgebied I is dringend noodzakelijk, zodat reeds een onteigeningsplan voor deelgebied I wordt opgemaakt en geïntegreerd in het RUP. Door het voorzien van de mogelijkheid tot onteigening zal het ontwikkelingsproces van het gehele gebied niet kunnen vertraagd of bemoeilijkt worden om redenen dat eigenaars en/of bewoners van zonevreemde woningen niet bereid zijn om tot een minnelijke overeenkomst te komen, waarbij hun eigendom wordt verkocht en de planbestemming wordt gerealiseerd. De noodzakelijke eigendomsverwerving zal in die gevallen enkel kunnen gerealiseerd worden via een onteigening.

De vaststelling dat de onmiddellijke onteigening van één of meer onroerende goederen onontbeerlijk is, behoort tot de bevoegdheid van de overheid. Vanzelfsprekend moeten de ingeroepen motieven om de onteigening en de hoogdringendheid te schragen, overeenstemmen met de werkelijkheid.

Het tijdsverloop dat hoe dan ook ontstaat bij de realisatie en de inrichting van bedrijventerreinen met aanleg van de nodige infrastructuur, binnen de financiële budgettaire mogelijkheden en in het kader van het maatschappelijk haalbare en wenselijke, heeft geen invloed op het dringend karakter van de verwerving van de onroerende goederen in deelgebied I. Immers de verwerving van die onroerende goederen is essentieel om een aanvang te kunnen nemen met de realisatie van de bestemming van het RUP in het algemeen en de realisatie van deelge-

bied I in het bijzonder. Deze realisatie van deelgebied I is dringend, zowel vanuit het oogpunt van de dringende noodzaak om aangepaste bedrijventerreinen voorhanden te hebben en te ontwikkelen, alsook van de dringende noodzaak tot economische ontwikkeling en het creëren van werkgelegenheid, als vanuit het oogpunt van het leveren van een bijdrage tot de verbetering van de mobiliteit, de verhoging van de verkeersveiligheid en een verminderde milieulast.

Het feit dat deze nood aan bedrijventerreinen, de nood aan werkgelegenheid en het creëren van bijkomende economische groei, de nood tot verbetering van de mobiliteit en het milieu reeds bestonden, doet geen afbreuk aan het feit dat hic et nunc een hoogdringendheid bestaat. De moeilijkheden en vertragingen uit het verleden, het langdurig ontwikkelings- en studieproces kunnen enkel maar tot gevolg hebben dat de dringende noodzakelijkheid verhoogt is nu de vraag naar bedrijventerreinen niet is afgenomen, maar toeneemt, de verkeersonveiligheid verhoogt, de milieuvervuiling toeneemt, .... De niet-onmiddellijke realisatie zal enkel deze negatieve elementen vergroten. De beoogde onteigening op korte termijn zou in concreto kunnen toelaten dat daadwerkelijk een economisch verantwoorde milieuvriendelijke, verkeersveilige ontwikkeling zich op korte termijn kan realiseren, wat de bedrijvigheid en de verkeersveiligheid zou verhogen, alsook bijdragen tot een beter milieu. Bedrijven zijn slechts geïnteresseerd in bijkomende nieuwe investeringen wanneer een nieuwe activiteit of de uitbreiding van een bestaande activiteit op korte termijn kan worden gestart. Bedrijven hebben geen boodschap aan

traag voltrekkende dossiers wanneer de (rand)voorwaarden bestaan. Bij gebreke aan een onmiddellijke / spoedige creatie van de bedrijvzone deelgebied I zullen opportuniteiten verloren gaan en zullen potentiële kandidaten uitwijken.

Er werden reeds pogingen ondernomen tot verwerving in der minne van de in het onteigeningsplan opgenomen percelen. Deze pogingen hebben niet geleid tot de aankoop van alle noodzakelijke percelen. Deze pogingen tot minnelijke verwerving zullen actief worden verder gezet. Het is echter duidelijk dat sommige eigenaars niet bereid zullen zijn om op korte termijn de bestemmingsvoorschriften van het plan deelgebied I te realiseren.

De gewone onteigeningsprocedure laat de onmiddellijke inbezitneming op korte termijn niet toe, terwijl de wet van 1962 deze mogelijkheid wel voorziet. Gelet op de acute vraag naar bedrijventerreinen, de noodzaak om zo snel mogelijk de mobiliteitscapaciteit te verhogen en te verbeteren, alsook de verkeersveiligheid te verhogen, de noodzaak om dringend de milieulast te verminderen, eisen dat de wet van 1962 wordt aangewend, zodat onmiddellijk tot inbezitname kan worden overgegaan en de ontwikkeling van deelgebied I.

## VERORDENEND DEEL

Het verordenend gedeelte van het RUP Oude Briel te Baasrode bestaat uit:

- Grafisch plan, bestaande uit twee deelplannen
  - Deelplan 1: specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter
  - Deelplan 2: gemengd bedrijventerrein met nabestemming regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter
- Stedenbouwkundige voorschriften

De stedenbouwkundige voorschriften worden in onderstaande tabel weergegeven.

## Art. 0 ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

**0.1 Waterhuishouding en integraal waterbeheer**

Werken en handelingen, voorzieningen en inrichtingen die nodig zijn voor het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast, zoals het (her)aanleggen, verplaatsen en onderhouden van open grachten of infrastructuur in functie van retentie van hemelwater en voor het instandhouden van het bergingsvolume, zijn toegelaten voor zover zij conform de principes van natuurtechnische milieubouw gebeuren en passen binnen een integraal waterbeheer. Daarbij dient het waterbergend vermogen van het gebied zoveel mogelijk behouden te worden.

Regenwater moet in eerste instantie maximaal opgevangen en hergebruikt worden. In tweede instantie moet het kunnen infiltreren in de ondergrond, hetzij door het gebruik van waterdoorlatende materialen, hetzij door afleiding van regenwater van verharde delen naar de onverharde delen, hetzij door afleiding naar infiltratievoorzieningen. Het volume en de oppervlakte van deze voorziening dient in verhouding te staan tot het infiltratiegebied en de aangesloten verharde oppervlakte. In laatste instantie of wanneer infiltratie onmogelijk is in het gebied, kan water opgevangen worden in waterbuffers gekoppeld aan vertraagde afvoer. De private en niet-private delen van het plangebied, met uitzondering van art. 4, dienen te voldoen aan een minimale buffercapaciteit van 330m<sup>3</sup>/ha verharde oppervlakte en een maximale lozingsnorm van 10l/s/ha. Uitzondering hierop vormt het regenwater van het openbaar domein langs de Schelde, meer bepaald het kaaiplateau, dat rechtstreeks op de Schelde kan geloosd worden.

In alle zones is het naast de hoofdbestemming daarom toegelaten infiltratievoorzieningen, waterpartijen en afwateringsgrachten te voorzien ten behoeve van de waterhuishouding in het gebied. Deze voorzieningen kunnen collectief georganiseerd worden.

**0.2 Archeologisch vooronderzoek**

Voorafgaand aan vergunningsplichtige bouw- en grondwerken met impact op de ondergrond in het plangebied, zal in overleg met de bevoegde overheidsdiensten Onroerend Erfgoed vastgelegd worden of er een archeologische prospectie met ingreep in de bodem dient te gebeuren. Zo kan worden uitgemaakt of er waardevolle archeologische sporen aanwezig zijn. Bij effectieve vondsten biedt de vigerende wetgeving een decretaal kader. Indien het vooronderzoek geen archeologische sporen oplevert, worden de percelen onmiddellijk vrijgegeven.

**0.3 Nutsleidingen en -gebouwtjes**

Voor zover ze de realisatie van de algemene en specifieke bestemming en het functioneren van het gebied niet in het gedrang brengen, is het herstel, de (her)aanleg of verplaatsing van bestaande en nieuwe

*Er dient voldaan te worden aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening en de principes van integraal waterbeheer.*

nutsleidingen en bijhorende gebouwtjes toegestaan.

#### 0.4 **Overgangsbepaling gebouwen**

Alle bestaande (hoofdzakelijk) vergund (geachte) bedrijfsgebouwen kunnen gerenoveerd en/of verbouwd worden. Bij herbouw of uitbreiding van het volume dienen de voorschriften van onderhavig RUP te worden opgevolgd. De inplanting en de bouwdiepte van de bestaande hoofdzakelijk vergunde bedrijfsgebouwen kan behouden blijven bij verbouwing, indien hierdoor de plaatselijke (her)aanleg niet in het gedrang komt.

#### 0.5 **Materialen**

De gebruikte materialen van al de bouwdelen, dit wil zeggen, van hoofd- en bijgebouwen en van de bouwwerken die geen gebouwen zijn, dienen zowel eigentijds als duurzaam te zijn. De materialen voor de van op de openbare weg zichtbare bouwdelen dienen qua kleur, textuur en schaal de continuïteit in het straatbeeld te ondersteunen.

#### 0.6 **Inrichtingsplan**

Bij de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor één of meerdere percelen binnen het plangebied, moet een globaal inrichtingsplan worden gevoegd voor het betreffende perceel of percelen die functioneren als een samenhangend geheel en waarop de vergunningsaanvraag van toepassing is.

Op dit globaal inrichtingsplan dienen, hetzij als bestaande toestand, hetzij als ontworpen toestand, minstens de volgende gegevens te worden aangeduid:

- de hoofdperceelstoegang en eventuele secundaire toegangen vanop de openbare weg,
- de interne circulatie en parkeerplaatsen voor personenwagens en vrachtwagens,
- de laad- en losplaatsen,
- de stapelplaatsen in open lucht,
- de inplanting en materiaalgebruik van de bedrijfsgebouwen en afsluitingen,
- de voorzieningen voor brandbestrijding,
- de voorzieningen voor milieusanering en –hygiëne,
- de voorzieningen voor afwatering en waterbuffering,
- de voorziene verlichting op het terrein en publiciteitspanelen,
- de verharde en niet-verharde ruimten en hun respectievelijke inrichting,

Wanneer wordt afgeweken van het eerste globaal inrichtingsplan (zoals o.m. een wijziging van inplanting van bebouwing of een wijziging van ontsluiting en circulatie), dient een nieuw of gedeeltelijk herwerkt inrichtingsplan te

*Het inrichtingsplan is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid en een hulpmiddel bij het beoordelen of de vergunningsaanvraag voldoet aan de vereisten van de goede ruimtelijke ordening.*

worden toegevoegd aan de desbetreffende vergunningsaanvraag.

#### 0.7 Nota goederenstroom

Bij elke vergunningsaanvraag voor een bedrijf binnen het plangebied, moet een nota worden gevoegd waarin wordt aangegeven hoe het bedrijf met zijn goederenstroom omgaat of zal omgaan.

*De nota is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid om te kijken welke goederenstromen gegenereerd worden. De nota is dus geen beoordelingscriterium.*

#### 0.8 Beoordelen vergunningsaanvragen

Bij het bouwen, inrichten en het beheer moet een zo hoog mogelijk niveau van duurzaamheid worden nagestreefd, zowel m.b.t. de ruimte-inname, de energiehuishouding, de waterhuishouding, de afvalstromen als m.b.t. het materiaalgebruik. De invulling van de verschillende bestemmingszones moet ook gebeuren met aandacht voor een hedendaagse architectuur en/of kwalitatieve landschappelijke inrichting, de draagkracht van de omgeving en de relatie met de aanpalende functies.

Om antwoord te geven op deze criteria zal de aanvrager zijn dossier voldoende uitgebreid opmaken en de nodige motivaties toevoegen waarbij aangetoond wordt dat aan de verschillende kwaliteitscriteria wordt voldaan. De vergunningverlenende overheid bepaalt bij elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of hieraan wordt voldaan. Bij de beoordeling hiervan worden daarbij minstens de volgende criteria afgewogen:

##### Zuinig ruimtegebruik:

- Het bouwen van nieuwe gebouwen op een compacte manier;
- Maximaal clusteren van gebouwen en functies, verweven van meerdere functies binnen een zelfde ruimte en vermijden van onbenutte ruimten, het stapelen van functies in meerdere lagen;

##### Waterhuishouding:

- voldoen aan de vigerende decretale bepalingen met betrekking tot het integraal waterbeleid en het nodige buffervolume.

##### Materiaalgebruik en bodemverzet

- Gebruik kwalitatieve en duurzame materialen;
- Het ter plekke houden, gebruiken of herbruiken van materie of materialen.
- Reliëfwijzigingen maximaal beperken. Bij elke aanvraag van reliëfwijziging worden de bouwtechnische redenen van de reliëfwijziging aangetoond.



## VERORDENEND DEEL

## TOELICHTING

### Landschappelijke en architecturale kwaliteit

- architecturale kwaliteit en volwaardige gevelafwerking van de gebouwen;
- kwalitatieve aanleg van de niet-bebouwde delen en een contextuele inpassing in de omgeving;
- geen negatieve invloed op het mobiliteitsaspect;

### 0.9

#### **(Her)aanleg en beheer**

Het bedrijventerrein wordt ontwikkeld en beheerd door één beheerinstantie.

Er wordt minstens ingestaan voor de aanleg en het onderhoud van gemeenschappelijke voorzieningen, de verkeersinfrastructuur, de gemeenschappelijke bewegwijzering, het structurerende gemeenschappelijk groen en waterbuffers. Er wordt minstens gezorgd voor de wateropvang en beperken van lozingsdebieten van de niet-privatieve gedeelten van het bedrijventerrein. Bij de (her) inrichting van het bedrijventerrein houdt men rekening met het criterium milieuzonering. Parkeren op het openbaar domein is verboden, de aanleg van gemeenschappelijke parkings moet overwogen worden. De gemeenschappelijke voorzieningen, verkeersinfrastructuur, groenstructuur en voorzieningen om het water te bufferen, worden zorgvuldig onderhouden.

*In functie van een kwalitatieve inrichting en beheer en in functie van een zorgvuldig ruimtegebruik wordt voor het bedrijventerrein één beheerder aangesteld. Op deze manier wordt verzekerd dat de inrichting van het plangebied samenhangend is.*

*Er moet rekening gehouden worden met criteria van zorgvuldig ruimtegebruik en duurzame aanleg (gemeenschappelijke parkings en opvang van hemelwater, beperken van de milieuhinder door het doordacht plaatsen van hinderlijke bedrijven).*

## DEELPLAN 1: SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER

VERORDENEND DEEL	TOELICHTING
<p><b>Art. 1</b> SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER 'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'</p>	
<p><b>1.1 Bestemming</b> Het bedrijventerrein is bestemd voor regionale bedrijven met watergebonden karakter. Het watergebonden karakter bestaat uit het gebruik van de waterweg voor het vervoer van een substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half) afgewerkte producten.</p> <p>De hoofdactiviteiten van deze bedrijven zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Productie en verwerking van goederen;</li><li>• Verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen;</li><li>• Afvalverwerking met inbegrip van recyclage;</li><li>• Verwerking en bewerking van mest en slib;</li><li>• Productie van energie of energierecuperatie;</li><li>• Op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel;</li><li>• Logistiek complementaire en logistiek ondersteunende activiteiten inclusief exploitatie van intermodale en laad- en losinfrastructuur.</li></ul> <p>Volgende activiteiten zijn eveneens toegelaten als nevenfunctie:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Complementaire en gemeenschappelijke voorzieningen inherent aan het functioneren van regionale bedrijvigheid;</li><li>• Eén bedrijfswoning per bedrijfsvestiging van max. 1000m<sup>3</sup>, exclusief eventuele private buitenruimte, geïncorporeerd in de bedrijfsgebouwen, voor de huisvesting van bewakingspersoneel, conciërge, uitbater of eigenaar.</li><li>• Kantoren, verkoopruimten en beperkte toonzalen, ondergeschikt en gekoppeld aan de hoofdactiviteit van het bedrijf, voor zover deze activiteiten geen intensieve loketfunctie</li></ul>	<p><i>Met <u>opslag</u> is bedoeld de opslag van grondstoffen, geproduceerde of verwerkte goederen.</i></p> <p><i><u>Complementaire voorzieningen</u>: gebouwen en vrije ruimten voor sociale uitrusting, opslag, interne wegenis, parkeervoorzieningen, verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde, wateropvang en –afvoer, enz.;</i></p>

Art. 1 **SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN  
KARAKTER**

'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'

hebben en geen autonome activiteit uitmaken. De toonzalen en verkoopruimten beslaan maximum 200 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte;

- Herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande ondergrondse en bovengrondse leidingen en aanleggen van nieuwe leiding;
- Aanleg van fiets- en voetgangersverbindingen;
- Reliëfwijzigingen noodzakelijk voor realisatie van de bestemming.

Volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

- Activiteiten die de waterweg enkel gebruiken als onderdeel van het productieproces.
- Storten van afval.
- Dienstverlenende en commerciële bedrijven;
- Autonome kleinhandel;
- Autonome kantoren (en verkoopsruimten);
- Luidruchtige (binnen)recreatie

**Algemene inrichtingsprincipes**

1.2 **Perceelsstructuur**



- Bij herverkaveling bedraagt de minimale perceelsoppervlakte per bedrijf minstens 5000m<sup>2</sup>, uitzonderingen zijn enkel mogelijk voor regionale bedrijven die, op het ogenblik van vestiging op het terrein, in een traditionele opzet meer dan 5000m<sup>2</sup> nodig hebben, maar door een aantoonbaar intensiever ruimtegebruik met minder kunnen of die willen gebruik maken van een restkavel.
- Samenvoeging van kavels is toegestaan, opsplitsen van kavels is niet toegestaan als daarmee percelen ontstaan die kleiner zijn dan 5000m<sup>2</sup>.

1.3 **Ontsluiting**

- De ontsluiting van de zone voor gemotoriseerd verkeer gebeurt via de Oeverstraat en via een nieuw te realiseren ontsluitingweg ter hoogte van de onverharde weg Provinciale

**VERORDENEND DEEL****TOELICHTING****Art. 1 SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN  
KARAKTER**

'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'

- X** Baan, indicatief aangeduid op het grafische plan. De fysieke inrichting van Briel, ter hoogte van de aanduiding 'beperkte toegang' op het grafische plan, is op dat moment van die aard dat deze niet permanent toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer.
- Totdat de nieuw te realiseren ontsluitingsweg officieel in gebruik wordt genomen, kan de ontsluiting van de zone voor gemotoriseerd verkeer nog gebeuren via Briel en de Oeverstraat.
- 1.4** **Overgangszone waterweg**  
 In deze zone zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of de aanpassing van die waterinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffer, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerken en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.
- 1.5** **Overgangszone woonomgeving**  
 In deze zone dient een samenhangende akoestische en visuele buffer te worden gerealiseerd ten aanzien van het woongebied ten zuiden van de spoorweg. De beheerder staat in voor de samenhang en de beoogde uniformiteit. Bij een vergunningsaanvraag op een perceel die voor een deel in deze zone ligt, dient in de aanvraag te worden aangegeven hoe deze zone op dit perceel zal aangelegd worden. Het aanvraagdossier moet de nodige elementen bevatten waaruit blijkt dat de invulling van deze overgangszone zich inpast in een samenhangende buffer. Ten laatste bij het opstarten van de (bedrijfs)activiteiten direct grenzend aan deze zone dient deze buffer gerealiseerd te zijn.
- 1.6** **Interne beeldkwaliteit**  
Minstens 10% van de niet-bebouwde ruimte dient als gemeenschappelijk groen te worden voorzien. Het groen is van die aard en omvang dat het een structurerende en esthetische functie op niveau van de zone vervult. Binnen de zone moet een visuele samenhang bestaan in

*Het gebruik van de toegang via Briel is eventueel wel mogelijk in geval calamiteiten en als fiets- en voetgangersdoorsteek.*

*Hieronder zijn ondermeer begrepen: waterkeringswerken, aanleggen, verhogen, versterken en onderhouden van waterkeringen.*

*Het is aangewezen dat de beheerder een voorstel van (een beperkt aantal) mogelijke invullingen uitwerkt bij het opmaken van een inrichtingsplan voor het bedrijventerrein. Afhankelijk van de situatie kan een invulling gekozen worden. Dit vermijdt wel dat elk bedrijf een andere invulling aan de zone geeft, zodoende een zekere mate van uniformiteit te garanderen.*

**VERORDENEND DEEL****TOELICHTING****Art. 1 SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN****KARAKTER**

'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'

deze groenaanleg. Bij de vergunningsaanvraag voor de interne wegenis dient een inrichtingschets gevoegd die aangeeft op welke manier in structurerend groen wordt voorzien. De beplanting dient te worden aangelegd met streekeigen soorten, die afgestemd zijn op de plaatselijke bodemcondities.

**Bebouwbare ruimte****1.7 Terreinbezetting**

Minstens 30% van de in het bedrijfsperceel bebouwbare terreinoppervlakte moet ingenomen worden door de toegelaten constructies en verhardingen in functie van de activiteiten, daarbij zijn parkeerplaatsen, groen en dienstwegen niet meegerekend. De bezetting van de percelen moet op zodanig wijze gebeuren dat de toekomstige bezetting van het perceel niet in het gedrang komt.

*Onder bezetting wordt verstaan: gebouwen en constructies, bufferbekkens, toegelaten stapelingen in open lucht, verhardingen voor opslag, ... Om toekomstige uitbreidingen niet te hypothekeren en een zorgvuldig ruimtegebruik te realiseren moet de bezetting van het perceel gebeuren vanuit de randen van het perceel, met uitzondering van de rand gevormd door de waterkant.*

**1.8 Inplanting gebouwen**

- Afstand ten opzichte van de rooilijn: min 6,00m;
- Afstand tot de overige perceelsgrenzen:
  - Bij koppeling van bedrijfsgebouwen: 0m
  - Bij niet koppelen: min. 4,00m

**1.9 Bouwhoogte en dakvorm**

- Groendaken zijn toegestaan.
- De bouwhoogte van de nieuwe gebouwen en constructies is beperkt tot 15 meter ten opzichte van het maaiveld m.u.v. constructies en productiegebouwen nodig voor het goed functioneren van het bedrijf. Voor deze gebouwen en constructies wordt de bouwhoogte vastgelegd op 30 m. Bij de aanvraag voor nieuwe productiegebouwen en constructies hoger dan 15 m dient deze uitzondering grondig gemotiveerd te worden. Voor de overslaginfrastructuur op de kade geldt geen beperking in bouwhoogte.

*Overslaginfrastructuur kan soms hoog zijn omdat deze grote krachten moeten aankunnen. Om hier geen beperkingen in te hebben wordt geen bouwhoogte opgelegd.*

**VERORDENEND DEEL****TOELICHTING****Art. 1 SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN****KARAKTER**

'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'

**1.10 Vormgeving en materiaalgebruik**

Binnen een bedrijfsperceel wordt een eenheid in vormgeving en materialen nagestreefd. De materiaalkeuze en kleurgebruik is daarbij sober en eenvoudig.

**1.11 Stapelingen**

Stapelen in open lucht is enkel toegestaan binnen de bebouwbare zone en op het kaaiplateau en dient visueel afgeschermd te worden tov. het openbaar domein.

*Visuele afscherming kan door gebouwen of groen.*

**Niet-bebouwde delen van het perceel****1.12 Verhardingen en parkeervoorziening**

Verhardingen in functie van de bedrijfsvoering zijn toegestaan maar worden beperkt tot wat strikt noodzakelijk is. Ze dienen te worden aangelegd in stofvrije materialen. Niet-bebouwde en verharde ruimten dienen kwalitatief aangelegd en onderhouden te worden.

*Verhardingen in functie van de bedrijfsactiviteiten zijn o.a. parkeerplaatsen, toeritten, interne circulatie, laad- en losplaatsen, werkplaatsen, wasplaatsen en opslagruimtes*

Het bedrijf moet instaan voor haar eigen behoeften aan parkeervoorzieningen, laad- en losplaatsen en dit zowel voor bedrijfswagens, leveranciers, voertuigen en fietsen van personeel als voor bezoekers.

In functie van de behoeften, op basis van de bedrijfsactiviteiten, dienen voldoende parkeerplaatsen voorzien te worden. De noodzakelijke parkeerruimte kan eveneens met meerdere bedrijven gezamenlijk georganiseerd worden. Het aanvraagdossier moet de nodige elementen bevatten om een inschatting van de parkeerbehoefte toe te laten.

*Het afwentelen van parkeren op de interne ontsluitingswegen is absoluut te vermijden.*

**1.13 Ontsluiting**

Per bedrijfsvestiging zijn maximaal twee ontsluitingen voor mechanisch verkeer vanop de interne wegenis naar de betreffende bedrijfsperce(e)l(en) toegestaan. Deze toegangen hebben een maximale breedte van 6 meter.


*Per bedrijf zijn max. twee aparte toegangen (één inrit en één uitrit) toegestaan vanop de aanliggende wegenis, teneinde te vermijden dat elke individuele parkeervoorziening van een bedrijf rechtstreeks ontsluit op de interne weg.*

**1.14 Afsluitingen**

Binnen een bedrijfsperceel bestaat éénvormigheid in het type afsluiting.

VERORDENEND DEEL	TOELICHTING
<p><b>Art. 1</b> <b>SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER</b>   'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'</p>	
<p><b>1.15</b> <b>Publiciteit</b>  Publiciteit is enkel toegestaan in de gebieden waar bebouwing is toegestaan en voor zover aangebracht aan de gevel. De publiciteit mag niet storend zijn voor het uitzicht van de omgeving en moet in harmonie zijn met de betrokken gevel.  Het gebruik van neonverlichting en opwaarts gerichte lichtbronnen is niet toegestaan. Lichtbronnen blijven onzichtbaar vanaf de openbare weg.</p> <p><b>1.16</b> <b>Verlichting</b>  Bij de inrichting van de bedrijfspercelen en de plaatsing en keuze van de verlichtingspalen of –armaturen dient er rekening gehouden te worden met het maximaal inperken van lichtpollutie naar de aanpalende woningen en waardevolle ecotopen toe.</p>	<p><i>Lichthinder en –pollutie naar de aanpalende woningen en de waardevolle ecotopen dient maximaal vermeden te worden.</i></p> <p><i>Lichthinder en –pollutie naar de aanpalende woningen en de waardevolle ecotopen dient maximaal vermeden te worden.</i></p>

## DEELPLAN 2: GEMENGD BEDRIJVENTERREIN MET NABESTEMMING SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER

VERORDENEND DEEL	TOELICHTING
<p><b>Art. 2</b></p> <p> <b>GEMENGD BEDRIJVENTERREIN MET NABESTEMMING SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER</b></p> <p>'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'</p>	
<p><b>2.1 Bestemming</b></p> <p>Het bedrijventerrein is bestemd voor regionale bedrijven met volgende hoofdactiviteiten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen;</li> <li>• Verwerking en bewerking van grondstoffen met inbegrip van delfstoffen;</li> <li>• Afvalverwerking met inbegrip van recyclage;</li> <li>• Verwerking en bewerking van mest en slib;</li> <li>• Productie van energie of energierecuperatie;</li> <li>• Op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en groothandel;</li> <li>• Onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten.</li> </ul> <p>Volgende activiteiten zijn eveneens toegelaten als nevenfunctie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Complementaire en gemeenschappelijke voorzieningen inherent aan het functioneren van regionale bedrijvigheid;</li> <li>• Eén bedrijfswoning per bedrijfsvestiging van max. 1000m<sup>3</sup>, exclusief eventuele private buitenruimte, geïncorporeerd in de bedrijfsgebouwen, voor de huisvesting van bewakingspersoneel, conciërge, uitbater of eigenaar.</li> <li>• Kantoren, verkoopruimten en beperkte toonzalen gekoppeld aan de hoofdactiviteit van het bedrijf, voor zover deze activiteiten geen intensieve loketfunctie hebben en geen autonome activiteit uitmaken. De toonzalen en verkoopruimten beslaan maximum 200 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte;</li> <li>• Herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande ondergrondse en bovengrondse leidingen en aanleggen van nieuwe leiding;</li> <li>• Aanleg van fiets- en voetgangersverbindingen;</li> <li>• Reliëfwijzigingen noodzakelijk voor realisatie van de bestemming.</li> </ul>	<p><i>De woningen in deze zone behouden de basisrechten en mogelijkheden van zonevreemde woningen volgens de Codex (omtrent verbouwen, herbouwen en uitbreiden, en functiewijzigingen).</i></p> <p><i>Met <u>opslag</u> is bedoeld de opslag van grondstoffen, geproduceerde of verwerkte goederen.</i></p> <p><i><u>Complementaire voorzieningen</u>: gebouwen en vrije ruimten voor sociale uitrusting, opslag, interne wegenis, parkeervoorzieningen, wateropvang en -afvoer, enz.;</i></p>



**VERORDENEND DEEL****TOELICHTING**

Art. 2

**GEMENGD BEDRIJVENTERREIN MET NABESTEMMING SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER**

'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'

Volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

- Autonome kleinhandel;
- Autonome kantoren (en verkoopsruimten);
- Luidruchtige (binnen)recreatie;
- Storten van afval.

2.2

**Nabestemming**

- Voor de percelen binnen de zone, die op het moment van de inwerkingtreding van dit RUP in gebruik zijn door een bestaand, vergund bedrijf, alsook voor percelen die fysisch mee geïntegreerd worden bij een bedrijfskavel, die op het moment van de inwerkingtreding van dit RUP in gebruik is door een bestaand, vergund bedrijf, treedt de nabestemming in werking bij de eerste stedenbouwkundige aanvraag waaruit blijkt dat het bedrijf waarvoor de stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd, een watergebonden karakter heeft of door de vergunning zal verkrijgen. Vanaf dat moment zijn de bepalingen zoals opgenomen onder art. 1.1 van toepassing voor alle percelen, behorende tot dat bedrijf.
- Voor alle andere percelen treedt de nabestemming onmiddellijk in werking bij de eerste aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

**Algemene inrichtingsprincipes**

2.2

**Perceelsstructuur**

- Samenvoeging van kavels is toegestaan.

2.3

**Ontsluiting**

- Er kunnen binnen de zone geen stedenbouwkundige vergunningen voor nieuwe bedrijfsactiviteiten verleend worden vooraleer de verbinding tussen de Steenkaaistraat en de Reihagenstraat, zoals indicatief aangegeven op het grafische plan, gerealiseerd is. De fysieke inrichting van de Reihagenstraat is, ter hoogte van de aanduiding 'beperkte toegang', op het grafische plan, na in gebruik name van deze verbinding van die aard dat deze niet permanent toegankelijk is voor



X

*Voor bestaande, vergunde bedrijven treedt de nabestemming pas in werking wanneer een aanvraag wordt ingediend waaruit blijkt dat de activiteiten watergebonden zijn of zullen worden. Deze bedrijven kunnen ook nog uitbreiden op aanpalende percelen.*

*Gezien het de bedoeling is op middellange en langere termijn te evolueren naar watergebonden bedrijvigheid, zal door W&Z een stimulatie- en ondersteuningsbeleid gevoerd worden, met de bedoeling zoveel mogelijk bedrijven vrijwillig te laten omschakelen naar watergebonden bedrijvigheid.*

*Bijkomend verkeer als gevolg van nieuwe ontwikkelingen kan niet afgewenteld worden richting Hof Ten Rode. Er dient ook vermeden te worden dat nieuwe bedrijven een vlotte verbinding tussen beide wegen zou bemoeilijken. Het is wenselijk de bestaande situatie te optimaliseren, vooraleer nieuwe ontwikkelingen toe te laten.*

Art. 2 **GEMENGD BEDRIJVENTERREIN MET NABESTEMMING SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER**

'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'



gemotoriseerd verkeer.

- Binnen de gearceerde deelzone, als reservatiestrook in overdruk aangegeven op het grafische plan, geldt een verbod om vergunningsplichtige gebouwen en constructies op te richten behalve werken, handelingen en wijzigingen voor leidingen en ter realisatie van de verbinding tussen de Reihagenstraat en de Steenkaaistraat. Het bouwverbod wordt opgeheven 10 jaar na de inwerkingtreding van dit RUP. In afwijking van de paragraaf hierboven zijn werken, handelingen en wijzigingen aan bestaande bebouwing en constructies toegelaten, voor zover ze in overeenstemming zijn met de stedenbouwkundige voorschriften van de grondkleur. Bij onteigening wordt bij het bepalen van de vergoeding geen rekening gehouden met de waardevermeerdering die uit die werken en handelingen voortvloeit.

**2.4 Overgangszone woonomgeving**



In deze zone dient een samenhangende akoestische en visuele buffer te worden gerealiseerd ten aanzien van het woongebied ten zuiden van de spoorweg. De beheerder staat in voor de samenhang en de beoogde uniformiteit. Bij een vergunningsaanvraag op een perceel die voor een deel in deze zone ligt, dient in de aanvraag te worden aangegeven hoe deze zone op dit perceel zal aangelegd worden. Het aanvraagdossier moet de nodige elementen bevatten waaruit blijkt dat de invulling van deze overgangszone zich inpast in een samenhangende buffer. Ten laatste bij het opstarten van de (bedrijfs)activiteiten direct grenzend aan deze zone dient deze buffer gerealiseerd te zijn.

**2.5 Interne beeldkwaliteit**

Minstens 10% van de niet-bebouwde ruimte dient als gemeenschappelijk groen te worden voorzien. Het groen is van die aard en omvang dat het een structurerende en esthetische functie op niveau van de zone vervult. Binnen de zone moet een visuele samenhang bestaan in deze groenaanleg. Bij de vergunningsaanvraag voor de interne wegenis dient een inrichtingschets gevoegd die aangeeft op welke manier in structurerend groen wordt voorzien. De beplanting dient te worden aangelegd met streekeigen soorten, die afgestemd zijn op de plaatselijke bodemcondities.

*Het gebruik van de toegang via de Reihagenstraat is eventueel wel mogelijk in geval van calamiteiten en als fiets- en voetgangersdoorsteek. Er wordt een bouwvrije strook aangeduid om de realisatie van het streefbeeld niet te hypothekeren. Het gebruik van de zone in functie van de onderliggende bestemming bedrijvigheid blijft wel mogelijk zoals bv. voor opslag.*

*Het is aangewezen dat de beheerder een voorstel van (een beperkt aantal) mogelijke invullingen uitwerkt bij het opmaken van een inrichtingsplan voor het bedrijventerrein. Afhankelijk van de situatie kan een invulling gekozen worden. Dit vermijdt wel dat elke bedrijf een andere invulling aan de zone geeft, zodoende een zekere mate van uniformiteit te garanderen.*

VERORDENEND DEEL	TOELICHTING
<b>Art. 2</b>  <b>GEMENGD BEDRIJVENTERREIN MET NABESTEMMING SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER</b> 'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVGHEID''	
<b>2.6</b> <b>Terreinbezetting</b> Minstens 30% van de in het bedrijfsperceel bebouwbare terreinoppervlakte moet ingenomen worden door de toegelaten constructies en verhardingen in functie van de activiteiten, daarbij zijn parkeerplaatsen, groen en dienstwegen niet meegerekend. De bezetting van de percelen moet op zodanig wijze gebeuren dat de toekomstige bezetting van het perceel niet in het gedrang komt.	Onder bezetting wordt verstaan: gebouwen en constructies, bufferbekkens, toegelaten stapelingen in open lucht, verhardingen voor opslag, ... Om toekomstige uitbreidingen niet te hypothekeren en een zorgvuldig ruimtegebruik te realiseren moet de bezetting van het perceel gebeuren vanuit de randen van het perceel.
<b>2.7</b> <b>Bebouwbare ruimte</b> <b>Inplanting gebouwen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstand ten opzichte van de rooilijn: min 6,00m;</li> <li>• Afstand tot de overige perceelsgrenzen:               <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Bij koppeling van bedrijfsgebouwen: 0m</li> <li>◦ Bij niet koppelen: min. 4,00m</li> </ul> </li> </ul>	
<b>2.8</b> <b>Bouwhoogte en dakvorm</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groendaken zijn toegestaan.</li> <li>• De bouwhoogte van de nieuwe gebouwen en constructies is beperkt tot 15 meter ten opzichte van het maaiveld m.u.v. constructies en productiegebouwen nodig voor het goed functioneren van het bedrijf. Voor deze gebouwen en constructies wordt de bouwhoogte vastgelegd op 30 m. Bij de aanvraag voor nieuwe productiegebouwen en constructies hoger dan 15 m dient deze uitzondering grondig gemotiveerd te worden. Voor de overslaginfrastructuur op de kade geldt geen beperking in bouwhoogte.</li> </ul>	<i>Overslaginfrastructuur kan soms hoog zijn omdat deze grote krachten moeten aankunnen. Om hier geen beperkingen in te hebben wordt geen bouwhoogte opgelegd.</i>
<b>2.9</b> <b>Vormgeving en materiaalgebruik</b> Binnen een bedrijfsperceel wordt een eenheid in vormgeving en materialen nagestreefd. De materiaalkeuze en kleurgebruik is daarbij sober en eenvoudig.	
<b>2.10</b> <b>Stapelingen</b> Stapelen in open lucht is enkel toegestaan binnen de bebouwbare zone en op het kaaiplateau	<i>Visuele afscherming kan door gebouwen of groen.</i>

**VERORDENEND DEEL**

**TOELICHTING**

**Art. 2 GEMENGD BEDRIJVENTERREIN MET NABESTEMMING SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER**



'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'

en dient visueel afgeschermd te worden tov. het openbaar domein.

**Niet-bebouwde delen van het perceel**

**2.11 Verhardingen en parkeervoorziening**

Verhardingen in functie van de bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan maar worden beperkt tot wat strikt noodzakelijk is. Ze dienen te worden aangelegd in stofvrije materialen. Niet-bebouwde en verharde ruimten dienen kwalitatief aangelegd en onderhouden te worden.

Het bedrijf moet instaan voor haar eigen behoeften aan parkeervoorzieningen, laad- en losplaatsen en dit zowel voor bedrijfswagens, leveranciers, voertuigen en fietsen van personeel als voor bezoekers. In functie van de behoeften, op basis van de bedrijfsactiviteiten, dienen voldoende parkeerplaatsen voorzien te worden. De noodzakelijke parkeerruimte kan eveneens met meerdere bedrijven gezamenlijk georganiseerd worden. Het aanvraagdossier moet de nodige elementen bevatten om een inschatting van de parkeerbehoefte toe te laten.

*Verhardingen in functie van de bedrijfsactiviteiten zijn o.a. parkeerplaatsen, toeritten, interne circulatie, laad- en losplaatsen, werkplaatsen, wasplaatsen en opslagruimtes*

*Het afwentelen van parkeren op de interne ontsluitingswegen is absoluut te vermijden.*

**2.12 Ontsluiting**

Per bedrijfsvestiging zijn maximaal twee ontsluitingen voor mechanisch verkeer vanop de interne wegenis naar de betreffende bedrijfsperce(e)(n) toegestaan. Deze toegangen hebben een maximale breedte van 6 meter.

*Per bedrijf zijn max. twee aparte toegangen (één toerit en één uitrit) toegestaan vanop de aanliggende wegenis, teneinde te vermijden dat elke individuele parkeervoorziening van een bedrijf rechtstreeks ontsluit op de interne weg. Dit om conflicten op de interne wegen te beperken.*

**2.13 Afsluitingen**

Binnen een bedrijfsperceel bestaat éénvormigheid in het type afsluiting.

**2.14 Publiciteit**

Publiciteit is enkel toegestaan in de gebieden waar bebouwing is toegestaan en voor zover aangebracht aan de gevel. De publiciteit mag niet storend zijn voor het uitzicht van de omgeving en moet in harmonie zijn met de betrokken gevel. Het gebruik van neonverlichting en opwaarts gerichte lichtbronnen is niet toegestaan. Lichtbronnen blijven onzichtbaar vanaf de openbare weg.

VERORDENEND DEEL		TOELICHTING
Art. 2 	<b>GEMENGD BEDRIJVENTERREIN MET NABESTEMMING SPECIFIEK REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN MET WATERGEBONDEN KARAKTER</b> 'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'	
<b>2.15</b>	<b>Verlichting</b> Bij de inrichting van de bedrijfspercelen en de plaatsing en keuze van de verlichtingspalen of – armaturen dient er rekening gehouden te worden met het maximaal inperken van lichtpollutie naar de aanpalende woningen en waardevolle ecotopen toe.	

## Art. 3

## SITE VITAMEX



'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVIGHEID'

## 3.1

**Bestemming**

Deze zone is bestemd voor complementaire bedrijfsondersteunende voorzieningen alsook voor woonondersteunende voorzieningen.

Volgende activiteiten zijn toegestaan:

- Gemeenschappelijke of complementaire voorzieningen van het bedrijventerrein;
- Kleinschalige kantoren of kantoorachtige activiteiten en diensten die een directe link hebben met de watergebonden bedrijvigheid;
- Activiteiten die verband houden met de cultuurhistorische achtergrond van de site en zijn omgeving;
- Openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen;
- Recreatieve voorzieningen;
- Kleinhandel;
- Woonondersteunende voorzieningen.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg of exploitatie van de toegelaten activiteiten en om de waardevolle delen te behouden voor verval, zijn toegestaan voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:

- 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 en integratie van de historisch waardevolle delen, waarbij de waardevolle elementen maximaal gerespecteerd worden zodat een waardevol geheel ontstaat;

Het aanvraagdossier moet in functie van de beoogde ingreep de nodige elementen bevatten om de beoordeling toe te laten.

## 3.2

Volgende activiteiten en handelingen zijn eveneens toegelaten:

- Complementaire en gemeenschappelijke voorzieningen inherent aan het functioneren van de zone;
- Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel, conciërge, uitbater of eigenaar van max. 1000 m<sup>3</sup>, eventueel met private buitenruimte, geïncorporeerd in de bedrijfsgebouwen.

*Het betreft de voormalige site van Vitamex, waarvan o.a. het vml. laad- en losgebouw en fabriekshal beschermd zijn als monument. Om de duurzame instandhouding van het site (of delen ervan) te bewerkstellingen worden ruimere mogelijkheden voorzien.*

*Volgende activiteiten zijn onder meer mogelijk: onthaalruimte met vergader- en opleidingsfaciliteiten, presentatieruimte voor het bedrijventerrein, restaurant, bedrijfsondersteunend dienstencentrum, kinderopvang, museumactiviteiten, tentoonstellingsruimte, ...*

*Gezien de directe nabijheid van de woonomgeving zijn ook woonondersteunende voorzieningen toegelaten.*

*Er kunnen aanpassingen aan de bestaande gebouwen als ook nieuwe gebouwen of delen van gebouwen opgericht worden in functie van een nieuw gebruik onder de voorwaarde dat zij zich inpassen binnen het historisch waardevol geheel waarbij de beschermde elementen niet blijvend mogen beschadigd worden.*

**VERORDENEND DEEL****TOELICHTING****Art. 3****SITE VITAMEX**

'CATEGORIE 2: 'BEDRIJVGHEID''

- Herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande ondergrondse en bovengrondse leidingen en aaleggen van nieuwe leiding;
- Aanleg van fiets- en voetgangersverbindingen;
- Reliëfwijzigingen noodzakelijk voor realisatie van de bestemming.
- Reca in functie van de activiteiten in de zone.

**3.3**

Volgende activiteiten zijn niet toegelaten:

- Hotel- en motelaccommodatie;
- Groothandel;

**3.4****Overgangsbepaling**

De bestaande en vergunde functies kunnen behouden blijven, zolang de milieuvergunning loopt. Ten laatste bij het verstrijken van deze milieuvergunning dienen de in deze milieuvergunning toegelaten activiteiten stopgezet te worden.

*Er werd nog een milieuvergunning toegekend op 17 januari 2013 voor de duur van 5 jaar.*

## Art. 4 PERSONEELSWONINGEN WIJK VERMYLEN



'CATEGORIE '1: WONEN'

**4.1 Bestemming**

De hoofdbestemming is wonen en woonondersteunende functies.

Toegelaten nevenbestemmingen zijn vrije beroepen en diensten.

Nevenfuncties kunnen zowel in de hoofdgebouwen als in de bijgebouwen worden toegelaten.

**4.2 Bebouwing**

De zone kan ingericht worden met ééngezinswoningen onder de vorm van gesloten en halfopen bebouwing.

Meergezinswoningen zijn niet toegestaan.

Herbouwen, verbouwen, uitbreiden of bijbouwen is mogelijk.

Historisch waardevolle gebouwen

Historisch waardevolle gebouwen worden op het grafisch plan aangeduid met een paarse contour en paarse ster.

Deze bebouwing moet behouden worden. Bij heirkraft kan een nieuwbouw opgetrokken worden.

Uitbreiden, verbouwen of bijbouwen is mogelijk voor zover aangetoond wordt dat op een respectvolle manier wordt omgegaan met het aanwezige erfgoed en de werken architecturaal passen in het geheel (zie vormgeving en materialen).

**4.3 Inplanting gebouwen**

De inplanting van gebouwen gebeurt op een ruimtelijk verantwoorde manier voor zover als gevolg van de inplanting op aanpalende percelen met een woonfunctie, geen buitensporige hinder ontstaat.

Historisch waardevolle gebouwen

De historisch waardevolle woninggroepen blijven als geheel herkenbaar: het gebouw past zich in dit geheel in en ondersteunt en versterkt het straatbeeld.

**4.4 Vormgeving en materialen**

De gebouwen moeten qua typologie, voorkomen, afmetingen en materiaalgebruik het straatbeeld op een positieve manier ondersteunen en zich in de omgeving integreren.

*Deze zone is bestemd voor de historisch waardevolle woninggroepen van de voormalige site Vermylen, die met uitzondering van twee woningen beschermd zijn als monument.*



## Art. 4 PERSONEELSWONINGEN WIJK VERMYLEN



'CATEGORIE '1: WONEN'

Historisch waardevolle gebouwen

De gebouwen kunnen onderhouden, gerestaureerd, verbouwd en uitgebreid worden doch het respecteren van het karakter en de verschijningsvorm is wel steeds een voorwaarde. Beeldbepalende elementen in de configuratie, gabariet, schaal en materialisatie dienen maximaal behouden te worden. Uitzondering is mogelijk in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Uitbreidingen dienen esthetisch en harmonisch te passen bij bestaande bebouwing. Dit kan zowel door gebruik van gelijkaardige materialen of vormgeving, als door gebruik van positief contrasterende materialen of vormgeving.

Bij nieuwbouw moeten de gebouwen qua typologie, voorkomen, afmetingen en materiaalgebruik het straatbeeld op een positieve manier ondersteunen en dienen zij zich in de omgeving te integreren.

**4.5 Niet-bebouwde delen**

De niet bebouwde ruimte kan verhard worden of ingericht worden als tuin met groenvoorzieningen, in de vorm van grasoppervlaktes, bomen, struiken, heesters of bloemperken. Bestaande karakteristieke perceelsafsluitingen dienen in stand gehouden te worden. Bij noodzakelijke vervanging plaatst men een gelijkaardige afsluiting.

