



Provincie
Antwerpen

PROVINCIAAL RUIMTELIJK
UITVOERINGSPLAN

DIENT RUIMTELIJKE PLANNING
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit



PRUP Bosmans Slaapcomfort
te Heist-op-den-Berg

Startnota

Colofon



Opdrachtgever:
Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning
Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
ruimte@provincieantwerpen.be
03 240 66 23



Opdrachthouder:
Witteveen + Bos Belgium NV
Posthoflei 5, 2600 Antwerpen
belgium@witteveenbos.be
03 286 75 75

Jelte Janssens (erkend ruimtelijk planner)

Planteam
Dienst Ruimtelijke Planning, provincie Antwerpen
Erkend ruimtelijk planner (Witteveen+Bos)

Versiebeheer

Nummer	Datum	document
v1	25/08/2025	Startnota

Inhoudstafel

Inhoudstafel.....	4
1. Inleiding.....	7
Wat is een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan?	7
Hoe lees ik een startnota?	8
2. Opgave	10
Aanleiding van het planningsproces.....	10
Doelstelling voorgenomen RUP	10
Reikwijdte	11
Detailleringsgraad.....	12
3. Ruimtelijke situering	13
Ligging in het grootstedelijk gebied Antwerpen (macroschaal).....	13
Ligging in de gemeente Heist-op-den-Berg (mesoschaal).....	13
Ligging op microschaal.....	14
4. Beleidskader	16
Relatie met het gewestelijk niveau	16
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (herziening 2010)	16
Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)	19
Decreet betreffende het Integraal Handelsonderzoek (DIHB).....	20
Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS). 22	
Relatie met het provinciaal niveau	25
Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (2023)	25
Vervoersregio Mechelen.....	30
Interprovinciale visie detailhandel	32
EFRO-project ‘Baanwinkels en gemeenten op één lijn’	33
Relatie met het gemeentelijk niveau.....	36
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Heist-op-den-Berg (2001)	36
Gemeentelijk strategisch commercieel plan Heist-op-den-Berg (2024)	37
5. Juridische toestand	38
Gewestplan	38
(Provinciale) Ruimtelijke Uitvoeringsplannen	40
PRUP Afbakeningslijn	40
PRUP Kleinhandelsconcentratie N10	42
6. Het planvoorstel.....	52
7. Compensatieplichten	54

Compensatie conform het Verzameldecreet Omgeving	54
Toepassing van de compensatieplicht	54
Uitzonderingen op de compensatieplicht	54
Compensatie conform het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA)	56
8. Compensatieonderzoek	58
Methodiek.....	59
Op macroschaal	60
Op mesoschaal	60
Op microschaal	62
Juridisch kader	65
Gewestplan.....	65
PRUP ‘Afbakeningslijn’	66
Gemeentelijk RUP ‘Perimeter Meergezinswoningen’	66
Gemeentelijk RUP ‘Sparsite’	67
Eerste afweging mogelijke compensatiegebieden.....	69
Compensatiegebied 1.....	69
Compensatiegebied 2.....	69
Compensatiegebied 3.....	69
9. Alternatieven.....	70
10. Plan-m.e.r-screening	71
Toetsing plan-m.e.r-plicht	71
Referentiesituaties.....	76
Studiegebied.....	76
Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort.....	77
Effectenbespreking	85
Discipline Bodem.....	85
Discipline water (grond-, oppervlakte- en afvalwater)	99
Discipline Biodiversiteit	119
Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	134
Mens-mobiliteit.....	142
Discipline Mens-ruimtelijke aspecten	153
Mens-gezondheid.....	162
Discipline Mens - veiligheid	173
Klimaat.....	174
Grensoverschrijdende effecten	175
Leemten in de kennis	175

Bijlagen	179
Bijlage I - Beslissing over de plan-MER-plicht van de aanvraag tot planologisch attest 180	
Bijlage II - Mobiliteitstoets.....	181

1. Inleiding

Wat is een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan?

In de Vlaamse ruimtelijke planning is aan elk stukje grond een bestemming en een voorschrift toegewezen in bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan is een verzamelterm voor het gewestplan, plannen van aanleg en ruimtelijk uitvoeringsplannen. De overheid kan met een **ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)** de bestemmingen en voorschriften van een gebied veranderen als die verandering binnen haar bredere ruimtelijke visie past. De bestemmingsplannen vormen op hun beurt het toetsingskader bij de beoordeling van aanvragen voor omgevingsvergunningen.

Afbeelding 1. Situering planniveau ten opzichte van stedenbouwkundige visie- en projectniveau



Deze startnota is het beginpunt van het planningsproces dat de volgende vijf fases zal omvatten:

- **Startnota**
- Scopingnota
- Voorontwerp RUP
- Ontwerp RUP
- Definitief RUP

Als er een plan-MER wordt opgemaakt, gebeurt dit parallel met het RUP-proces. Tijdens de fase van het voorontwerp-RUP en ontwerp-RUP wordt het ontwerp van het plan-MER opgemaakt. De definitief RUP wordt dan bij het definitieve plan-MER toegevoegd.

U kan als burger uw input geven tijdens de **publieke raadpleging** over de startnota en tijdens het **openbaar onderzoek** over het ontwerp provinciaal-RUP (PRUP). Het

planteam beoordeelt de ingewonnen opmerkingen en doet - waar nodig - aanpassingen om tegemoet te komen aan de opmerkingen, adviezen en bezwaren.

Het planningsproces wordt beschreven in de procesnota, waarvan telkens de meest recente versie terug te vinden is op de website van de provincie Antwerpen.

Hoe lees ik een startnota?

Voorliggend document omvat de startnota binnen de opmaak van een provinciaalruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO).

Op 26 september 2024 heeft de provincieraad een voorwaardelijk gunstig planologisch attest afgeleverd om op korte termijn de beddenwinkel met toonzaal uit te breiden op het naastgelegen perceel in gebied voor milieubelastende industrie en agrarisch gebied.

Dit attest vormt de basis voor de opmaak van dit PRUP. Dit betekent dat het PRUP rekening zal moeten houden met wat in dit attest is opgenomen. De eerste stap voor de opmaak van het PRUP is deze startnota. Deze omvat nog geen concreet bestemmingsplan en voorschriften maar beschrijft onder andere het planvoornemen, het projectgebied en de planopties. Het vormt de basis om met andere overheden, actoren en bevolking in dialoog te treden over dit plan tijdens de eerste raadpleging van 60 dagen.

In deze nota hanteren we de volgende begrippen om de verschillende zones binnen het onderzoek te onderscheiden:

- **Projectgebied**: dit is het gebied bedoeld zoals afgebakend in het planologisch attest. Dit is het concrete terrein waarop het project zal worden gerealiseerd.
- **Compensatiegebied**: dit is de locatie waar de bedrijvigheid, die door het project verloren gaat of wordt verschoven, wordt gecompenseerd. Alle maatregelen en ontwikkelingen in het kader van compensatie vinden in dit gebied plaats.
- **Studiegebied**: dit omvat het projectgebied en het compensatiegebied. Het studiegebied vormt de overkoepelende zone waarbinnen de effecten van het project en de compensatie gezamenlijk worden onderzocht en geëvalueerd.

Deze startnota moet samen met de procesnota te worden gelezen. De procesnota toont de procesaanpak in elke fase en beschrijft hoe het proces zal gevoerd worden, wie betrokken wordt op welke wijze, de timing, ... Dit document evolueert mee met het proces en zal tijdens elke fase worden geactualiseerd.

Een startnota bevat verplicht een aantal elementen en wordt aangevuld met relevante informatie voor het desbetreffende studiegebied. Onderstaande tabel geeft aan in welke delen van de startnota de decretaal vereiste informatie te vinden is:

Tabel 1. Verplichte onderdelen startnota (art. 2.2.4 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)

Informatie (art. 2.2.4. VCRO)	Hoofdstuk
Een beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.	Hoofdstuk 2
Een aanduiding van het studiegebied om de doelstellingen van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan uit te voeren.	Hoofdstuk 3
Een beknopte beschrijving van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven.	Hoofdstuk 9
Een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringsniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de reikwijdte en het detailleringsniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend. De relatie met het ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan en, in voorkomend geval, met andere relevante beleidsplannen.	Hoofdstuk 2
De beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie, zoals bepaald door de wetgeving van de op te maken effectbeoordelingen en van andere onderzoeken die nodig zijn voor het plan. In voorkomend geval bevat de startnota ook een weergave van de uitgevoerde analyse, vermeld in artikel 4.2.6, § 1, 5°, en artikel 4.4.1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, met inbegrip van de redenen waarom geen planmilieueffectrapport, respectievelijk ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt.	Hoofdstuk 10
Wanneer dit het geval is, relevante gegevens uit vorige effectbeoordelingen of uit de goedgekeurde rapporten die daaruit zijn voortgekomen.	
Wanneer dit het geval is, de impact of het effect dat het geïntegreerde planningsproces kan hebben op mens of milieu in een ander gewest of land of op de gebieden die onder de federale bevoegdheid vallen.	Hoofdstuk 10
Een overzicht van instrumenten die samen met het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan ingezet kunnen worden, als die al bekend zijn in deze fase.	Hoofdstuk 8

2. Opgave

Aanleiding van het planningsproces

Op 26 september 2024 verleende de deputatie van de provincie Antwerpen een gunstig planologisch attest aan Bosmans Slaapcomfort. Dit planologisch attest bepaalt dat een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan moet worden opgesteld, zodat Bosmans Slaapcomfort haar winkel met toonzaal kan uitbreiden.

Het bedrijf botst namelijk op de randvoorwaarden van de bestemmingsplannen die momenteel van kracht zijn. Zo is de winkelloppervlakte te klein om op een kwalitatieve manier de goederen die te koop zijn tentoon te stellen. Er ontbreken ook vergaderfaciliteiten waardoor de bedrijfsvoering niet op een kwalitatieve manier kan gebeuren. Maar een uitbreiding is binnen de huidige geldende bestemmingsplannen niet mogelijk.

Binnen de context van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg werd in 2017 een PRUP Kleinhandelsconcentratie N10 opgemaakt. Daarin staat de afbakening van clusters voor grootschalige detailhandel die door hun omvang of goederen niet in de kern passen. Dit resulteerde in twee clusters: deelplangebied N10-Fabiolakruispunt en deelplangebied N10-Lostraat. De bestemmingsvoorschriften uit dit PRUP zijn momenteel nog niet volledig van kracht omdat de noodzakelijke capaciteitsverhoging van de N10, een voorwaarde in het PRUP, nog niet is gerealiseerd. Een uitbreiding van de handelszaak is momenteel dus niet mogelijk binnen de huidige planologische context. Dit leidde tot de opmaak van het planologisch attest en daardoor tot de initiatie van voorliggend planproces.

Doelstelling voorgenomen RUP

De opmaak van dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan heeft als doel een duurzame, kwalitatieve en robuuste langetermijnvisie voor het projectgebied en haar omgeving te voorzien. Dat wil zeggen een ruimtelijk kader creëren dat werkbaar, kwalitatief en toekomstbestendig is voor het bedrijf Bosmans Slaapcomfort en dat zonder de huidige en toekomstige noden en draagkracht van de omgeving in het gedrang te brengen. Het planvoorstel zal steeds met voldoende respect voor groen, open ruimte, water en leefbaarheid worden uitgewerkt.

Het afgeleverde planologisch attest ligt mee aan de basis om dit ruimtelijk kader te scheppen. Het doet een uitspraak over de huidige en toekomstige noden van het bedrijf en mogelijke oplossingen om daarmee om te gaan. Uit het planologisch attest blijkt dat het bedrijf kan blijven op de plaats waar het is gevestigd. De uitbreiding van het bedrijf zal dus, op een gepaste en kwalitatieve manier, op aangrenzende ruimte moeten gebeuren.

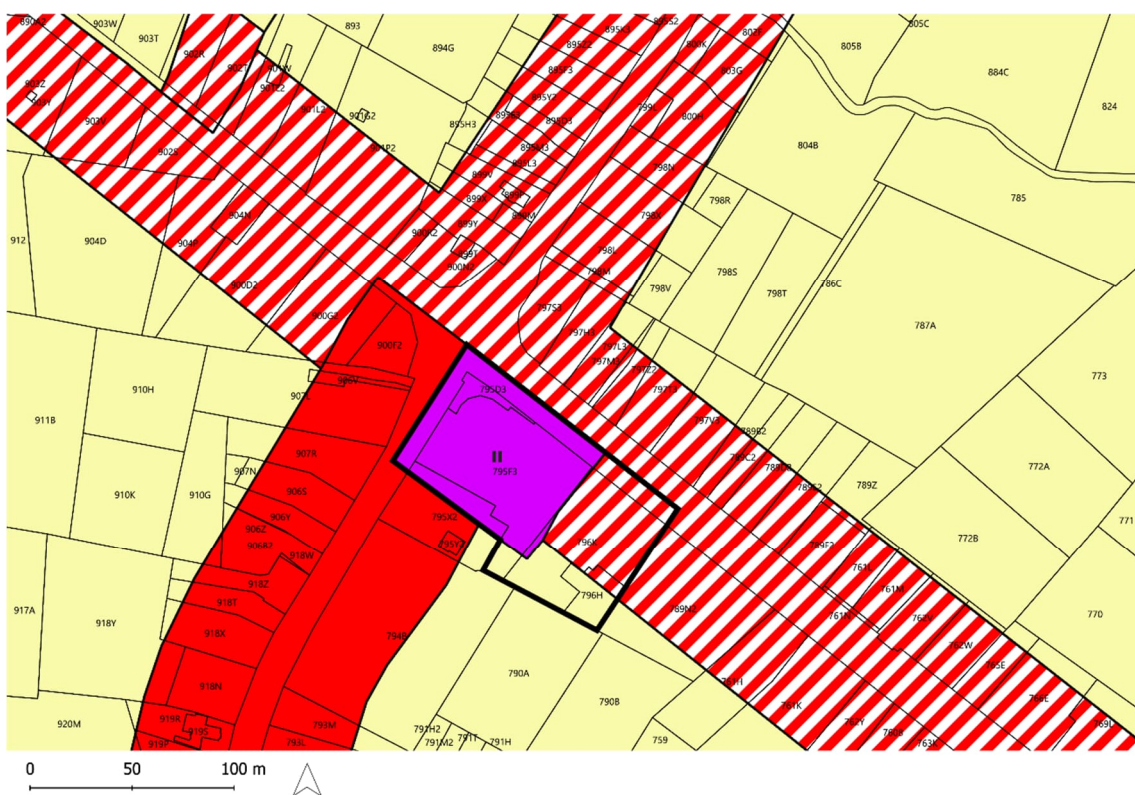
Om deze uitbreiding op aangrenzende ruimte mogelijk te maken zal het nodig zijn om bestaand bedrijventerrein te herbestemmen naar een gepaste bestemming voor Bosmans Slaapcomfort.

Reikwijdte

Bosmans Slaapcomfort is gelegen aan de Liersesteenweg 147 in 2220 Heist-op-den-Berg. De site bevindt zich langs de gewestweg N10, tussen Lier en Aarschot, vlak bij een rotonde die aansluit op de Heist-Goorstraat. De omgeving wordt gekenmerkt door lintbebouwing met een mix van detailhandel en woningen, ingebed in een overwegend agrarisch landschap. Aan de achterzijde vormt een waterloop een natuurlijke grens tussen het perceel en de achterliggende agrarische gebieden.

De afbakening van het projectgebied is gebaseerd op het planologisch attest en stemt overeen met de gewestplanbestemming 'milieubelastende industrie'.

Afbeelding 2. Projectgebied met de gewestplan contouren



De huidige vestiging van Bosmans Slaapcomfort bevindt zich op de kadastrale percelen HEIST-OP-DEN-BERG 2 AFD Sectie G nrs. 796/K en 796/H. De winkel wil uitbreiden op het aangrenzende perceel 795 F. Het projectgebied bestaat uit een deel woongebied met een landelijk karakter, een deel agrarisch gebied en een zone voor milieubelastende industrie. Het projectgebied zal echter de contouren van de gewestplanbestemming 'milieubelastende industrie' volgen om versnippering van de bestemmingen te voorkomen. Als gevolg worden perceel 795D3 en een deel van perceel 795 X2 ook opgenomen binnen het projectgebied.

Detailleringsgraad

Binnen het PRUP Bosmans Slaapcomfort worden voorschriften uitgewerkt die de ruimtegebruiker de nodige toekomstige zekerheden en flexibiliteit geven. Daarbij rekening houdend met de randvoorwaarden die uit het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen voortvloeien en in overeenstemming zijn met het planologisch attest.

Het PRUP zal bestemmingen zo gedetailleerd mogelijk op perceelsniveau vastleggen en de bijbehorende randvoorwaarden definiëren, zonder de inrichting van het gebied of een specifieke zone volledig te bepalen. Bij het opstellen van de mogelijkheden en voorschriften wordt ook rekening gehouden met randvoorwaarden uit hogere planningsinitiatieven en strategische visies.

De uitbreiding van de beddenwinkel bevindt zich onder andere op een terrein bestemd voor 'milieubelastende industrie'. Daarom zal volgens het principe van 'behoud van economische ruimte' in het PBRA (Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen) worden gezocht naar compensatieruimte. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een compensatie binnen de gemeentegrenzen van Heist-op-den-Berg.

3. Ruimtelijke situering

Ligging in het grootstedelijk gebied Antwerpen (macroschaal)

Het projectgebied ligt in het zuiden van de provincie Antwerpen, nabij de grens met de provincie Vlaams-Brabant. Het projectgebied bevindt zich langs de Liersesteenweg (N10) aan de kruising met de Lostraat. De N10 loopt van Mortsel tot Diest en doorkruist verschillende gemeenten en steden waaronder Lier en Aarschot.

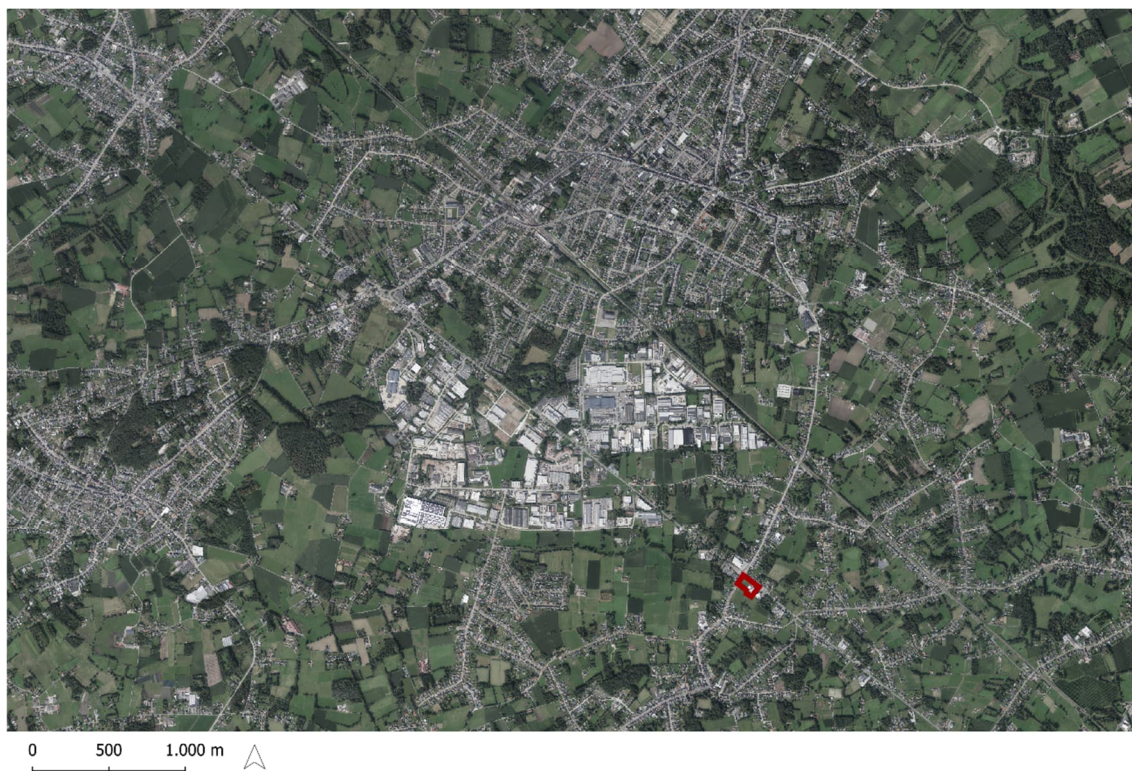
Afbeelding 3. Projectgebied op macroschaal



Ligging in de gemeente Heist-op-den-Berg (mesoschaal)

Het projectgebied bevindt zich op de kruising van de Lostraat en de N10 in Heist-op-den-Berg, tussen Berlaar en Begijnendijk en ten zuidwesten van het stadscentrum.

De N10 loopt langs een minder bebouwde omgeving met kleinschalige landbouwactiviteiten en veel open ruimte. De bebouwing langs de weg (buiten de meer industriële zone) kenmerkt zich grotendeels als typische lintbebouwing waarbij woningen afgewisseld met (grootschalige) detailhandel, horeca, kantoren, ... voorkomen.



Ligging op microschaal

Bosmans Slaapcomfort is een grootschalige detailhandelszaak omgeven door een mix van handelszaken en woningen. De handelszaken zijn gevestigd in gebouwen met een ruime grondoppervlakte en beschikken meestal over parkeergelegenheid tussen de gebouwen. De meeste zaken zijn bereikbaar via de N10.

Het aanwezige groen in de cluster is functioneel en schaars. Het dient om een afscheiding te maken tussen parkeerplaatsen, handelszaken of met de baan. In de omgeving van de cluster zijn voornamelijk woningen gelegen. Het zijn meestal open bebouwingen met (relatief) grote tuinen.

Tabel 2. Handelszaken in de nabije omgeving

	Naam	Type		Naam	Type
1.	Xuri Wok	Horeca	6.	Gamma	Doe-het-zelf
2.	Leeg handelspand	/	7.	CD Bikes	Fietsenwinkel
3.	Eethuis Botan	Horeca (permanent gesloten)	8.	New Van Heukelom (Exellent IT)	Kantoorartikelen
4.	Belfius Private House	Bankkantoor	9.	MAES	Tankstation
5.	Sleeplife	beddenwinkel			

Afbeelding 5. Projectgebied op microschaal



4. Beleidskader

Een bestemmingswijziging door middel van een ruimtelijk uitvoeringsplan gebeurt in uitvoering van de ruimtelijke structuur- of beleidsplannen van overheden. Voor de provincie is dat het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA). De opmaak van een RUP moet in principe een kapstok hebben in het PBRA, maar in dit geval volgt het RUP uit het planologisch attest. In dit hoofdstuk toetsen we de plandoelstellingen aan de inhoud van de ruimtelijke structuur- en beleidsplannen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau.

In de ruimtelijke planning zijn de bevoegdheden verdeeld volgens het subsidiariteitsbeginsel. Dit betekent dat aangelegenheden het best behandeld wordt door het laagst mogelijke beleidsniveau dat in staat is om de kwestie efficiënt te behandelen. Als het planningsproces 'PRUP Bosmans Slaapcomfort' raakt aan bevoegdheden van de gemeente of het gewest, vraagt de provincie aan de betrokken overheid om de planningsbevoegdheid te delegeren.

Relatie met het gewestelijk niveau

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (herziening 2010)

Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) is de basis voor het ruimtelijke beleid van het Vlaamse gewest. Hierin legt de Vlaamse overheid vast in welke richting ze de ruimtelijke structuur van Vlaanderen wil zien evolueren en welke engagementen ze daarvoor concreet aangaat. In 1997 heeft de Vlaamse regering het RSV definitief goedgekeurd als kader voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen tot 2007. Een eerste herziening is doorgevoerd in de periode 2003-2004, een tweede in de periode 2008-2011. Hiermee is de continuïteit van het ruimtelijk beleid verzekerd voor de korte termijn. Op lange termijn werkt de Vlaamse regering aan een opvolger van het RSV, het Beleidsplan Ruimte.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn:

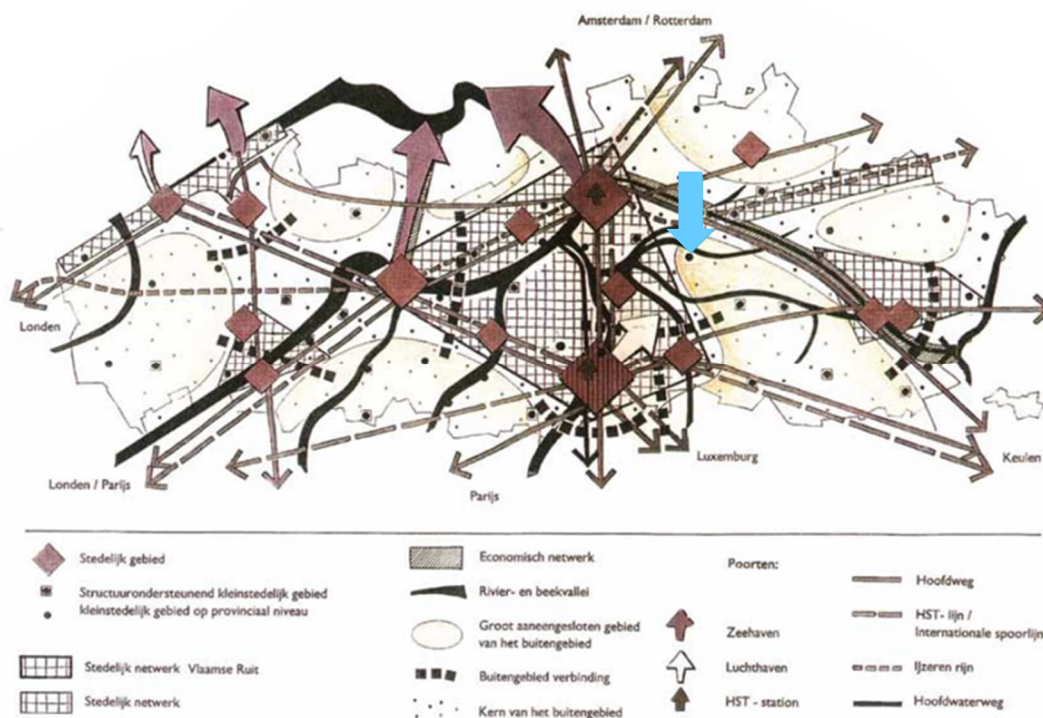
1. De selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, **het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden.** Daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur.
2. Het behoud, en waar mogelijk de versterking van het buitengebied, en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied.
3. **Het concentreren van economische activiteiten in plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen.**
4. Het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Het RSV werkt met vier structuurbepalende componenten: de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en

de lijninfrastructuur. Voor elk van deze componenten is een gewenste ruimtelijke structuur uitgedacht met onder andere doelstellingen en ontwikkelingsperspectieven. Heist-op-den-Berg wordt **afgebakend als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau**.

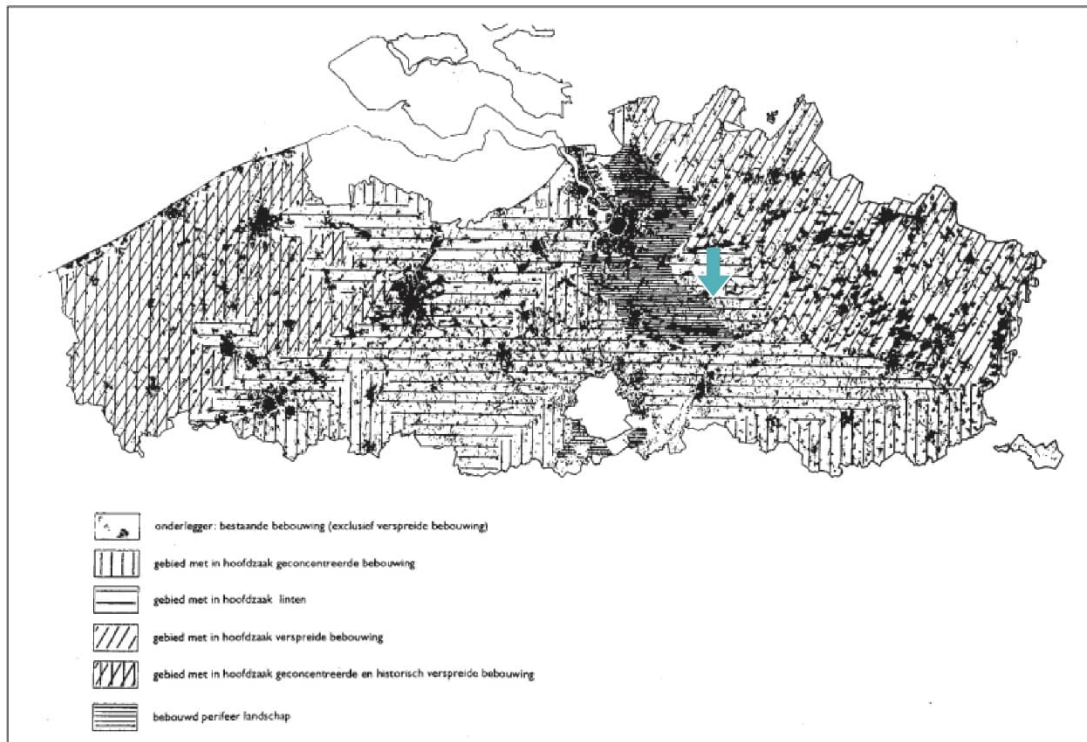
Landbouw is de grootste ruimtegebruiker in Vlaanderen en de belangrijkste factor in het openhouden van het buitengebied. Het gebied tussen Mechelen, Lier en **Heist-op-den-Berg maakt deel uit van één van de belangrijkste gebieden van de agrarische structuur**. Het RSV streeft naar duurzame landbouw waarbij er nood is aan een langetermijnperspectief.

Afbeelding 6. Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen



Door suburbanisatie ontstaan er lintbebouwingen die als lineaire uitlopers fungeren van grotere en kleinere kernen met geconcentreerde bebouwing, zoals in de regio Lier-Heist-op-den-Berg.

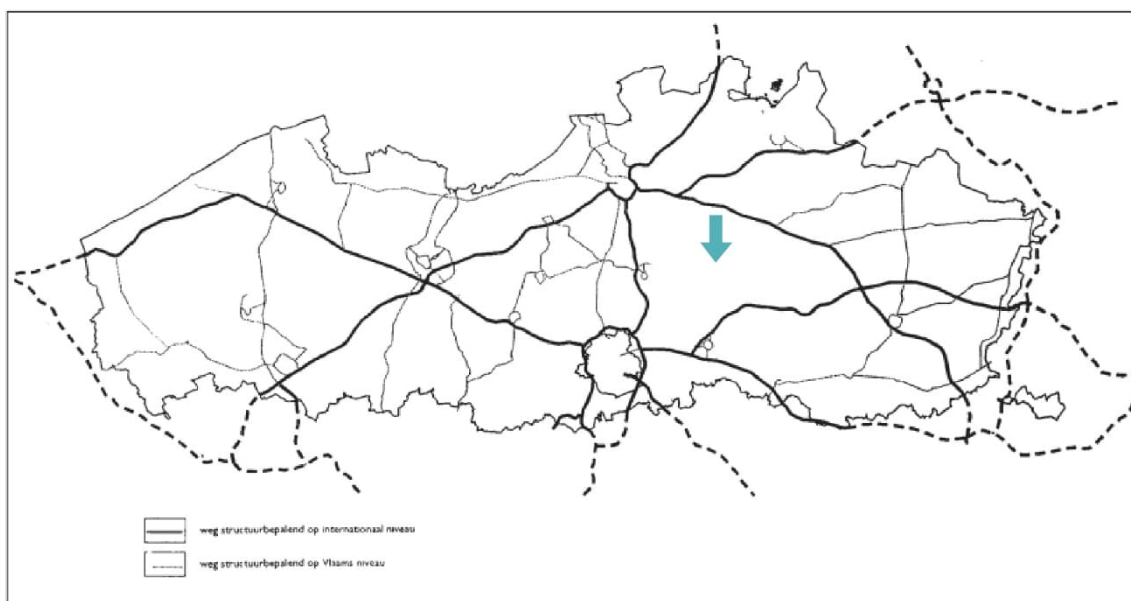
Afbeelding 7. Schematische weergave van type bebouwing



Bron: ANTROP M. et al., 1993 en bewerking AROHM, afdeling Ruimtelijke Planning

De Vlaamse weginfrastructuur valt op door haar fijnmazigheid. Op Vlaams niveau vormen autosnelwegen, autowegen en gewestwegen de belangrijkste structuurbepalende elementen. De N10 Antwerpen-Lier-Heist-op-den-Berg-Aarschot (Type 1-weg), dient hoofdzakelijk om verschillende steden goed bereikbaar te maken. Daarnaast speelt deze weg maar een beperkte rol als verbinding binnen het internationale autosnelwegennet.

Afbeelding 8. Schematische weergave van type wegen



Bron: Departement LIN en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Conclusie

De bindende bepalingen van het RSV doen geen concrete uitspraken over het beoogde projectgebied.

Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)

Hoewel de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen op zich geen rechtskracht heeft, is het beleidsmatig opportuun om het initiatief beknopt te toetsen aan de uitgangspunten van de strategische visie.

Deze strategische visie biedt een perspectief voor hoe Vlaanderen er in 2050 zou moeten uitzien. Vijf toekomstbeelden worden vooropgesteld en krijgen uitwerking in een strategische doelstelling:

- Vlaanderen is in 2050 sterk ingebed in de Europese stedelijk-economische ruimte en energienetwerken zodat het internationaal concurrentieel blijft.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen zodat iedereen goed kan leven.
- Vlaanderen heeft in 2050 meer woon- en werkplekken nabij collectieve vervoersknopen of fietsinfrastructuur en **concentraties van voorzieningen**, zodat mensen hun dagdagelijkse verplaatsingen kunnen organiseren.
- Vlaanderen heeft in 2050 een robuuste open ruimte om voedselproductie en biodiversiteit een zekere toekomst te bieden.
- De ruimte heeft in 2050 een fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte zodat de ruimte klimaatbestendig en meer leefbaar is.

Het Beleidsplan stelt dat **de ontwikkeling van detailhandel moet bijdragen tot het gehele voorzieningenniveau van het ruimer gebied, maar dat het de draagkracht van het voorzieningenapparaat in stads- en dorpscentra niet mag aantasten.**

Conclusie

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen heeft momenteel nog geen goedgekeurde beleidskaders waardoor de strategische doelstellingen nog geen operationeel karakter hebben. De doelstellingen van het planningsproces liggen wel in lijn met de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Decreet betreffende het Integraal Handelvestigingsbeleid (DIHB)

De Vlaamse Regering heeft een detailhandelsbeleid uitgewerkt in de startnota 'visie rond winkelen in Vlaanderen' van juli 2010 en haar opvolger 'Winkelen in Vlaanderen 2.0' van december 2012. Deze visie werd vertaald in het decreet met betrekking tot het Integraal Handelvestigingsbeleid (2014), dat recent gewijzigd werd en sinds 9 augustus 2023 in voege is gegaan. Ook de laatste aanpassingen zijn in voege gegaan vanaf 4 maart 2024.

Het decreet Integraal Handelvestigingsbeleid (IHB) **formuleert de visie van de Vlaamse Regering op de detailhandel in Vlaanderen**. Vanuit deze visie schuift de regering vier doelstellingen naar voren:

1. Het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel met inbegrip van het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten.
2. Het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten: de consument dient op een aanvaardbare afstand zijn geregelde aankopen te kunnen doen. Het begrip 'toegankelijkheid' is van groot belang omdat dit impliceert dat er rekening wordt gehouden met de afstand tot en de bereikbaarheid van de voorzieningen. Ook de minst mobiele burgers dienen zich te kunnen voorzien in hun behoeften.
3. Het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu, met inbegrip van het versterken van kernwinkelgebieden: het uitgangspunt is dat binnen de stedelijke gebieden een breed, gevarieerd en toegankelijk winkelaanbod voorhanden dient te zijn, verweven met andere functies zoals wonen en werken.
4. Het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit: zowel in de visie-, planning- als vergunningsfase moet rekening gehouden worden met de bereikbaarheid en de mobiliteitsimpact. Er dient rekening gehouden te worden met:
 - bereikbaarheid van openbaar vervoer en individuele transportmiddelen
 - bijkomende verkeersstromen kleiner dan de beschikbare wegencapaciteit (restcapaciteit)
 - minimale toename van de parkeerdruk
 - maximale verkeersveiligheid

Naast economische doelstellingen komen dus ook mobiliteit, ruimtelijke en sociale elementen op de voorgrond.

Kleinhandelscategorieën en -gebieden

Via stedenbouwkundige verordeningen of ruimtelijke uitvoeringsplannen hebben gemeenten de mogelijkheid om kernwinkelgebieden, (perifere) kleinhandelszones en winkelarme gebieden af te bakenen en de mogelijkheid om het winkelaanbod te sturen.

Artikel 2 van het decreet IHB (2023) definieert tot slot de begrippen kernwinkelgebied, winkelarmgebied en kleinhandelszone als volgt:

- **Kernwinkelgebied:** een gebied afgebakend in een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening of een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waar via stedenbouwkundige voorschriften een stimulerend beleid inzake kleinhandel wordt gevoerd.

- **Winkelarm gebied:** een gebied afgebakend in een provinciale of gemeentelijke stedenbouwkundige verordening of een provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waar via stedenbouwkundige voorschriften beperkingen aan de kleinhandel worden opgelegd.
- **Kleinhandelszone:** een specifiek door een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan afgebakend gebied voor de vestiging van kleinhandelsbedrijven en handelsgehelen.

Artikel 3 hanteert de volgende categorieën als kleinhandelsactiviteiten:

- verkoop van voeding
- verkoop van goederen voor persoonsuitrusting
- verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw
- verkoop van vervoers- en transportmiddelen
- verkoop van volumineuze goederen die niet vallen onder de categorieën, vermeld in punt 1° tot en met 4°
- verkoop van niet-volumineuze goederen die niet vallen onder de categorieën, vermeld in punt 1° tot en met 4°

In het eerste lid wordt verstaan onder volumineuze goederen: goederen waarvan de som van de hoogte, de breedte en de diepte minimaal 2,5 meter of meer bedraagt.

Deze definities en categorieën vormen het ruimtelijk en juridisch kader waarbinnen provinciale en gemeentelijke overheden hun kleinhandelsbeleid vormgeven. In dit verband werd op provinciaal niveau ook ingezet op de planmatige ontwikkeling van grootschalige kleinhandel via specifieke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Een concreet voorbeeld hiervan is de vastlegging van de kleinhandelsconcentratie langs de N10.

De kleinhandelsconcentratie N10 werd vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Kleinhandelsconcentratie N10', dat werd goedgekeurd door de provincieraad op 24 april 2013 en definitief vastgesteld op 4 juli 2013. Het projectgebied van het voorliggende PRUP bevindt zich binnen het deelplan Lostraat. In dit plan wordt ruimte voorzien voor de ontwikkeling van grootschalige kleinhandel langs de N10, met de bedoeling om bestaande versnippering tegen te gaan en detailhandel op een planmatige wijze te clusteren. Voor het deelplan Lostraat werd specifiek voorzien in de mogelijkheid tot vestiging van perifere kleinhandel met een grotere ruimtebehoefte, in combinatie met de noodzakelijke ontsluitings- en parkeerinfrastructuur.

Conclusie

Bosmans Slaapcomfort is volgens het PRUP Kleinhandelsconcentratie N10 opgenomen in een kleinhandelszone en behoort tot de categorie 'verkoop van volumineuze goederen die niet vallen onder de categorieën vermeld in punt 1° tot en met 4° van het decreet IHB'.

Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS)

Het RSV wil de open ruimte in het buitengebied maximaal vrijwaren voor landbouw, natuur en bos. Samen met de natuur- en landbouworganisaties maakte de Vlaamse regering in 1997 de afspraak om te evolueren naar 750.000 hectare agrarisch gebied, 150.000 hectare natuurgebied en 53.000 hectare bosgebied. Dat is een toename met 38.000 hectare natuurgebied en 10.000 hectare bosgebied en een afname van 56.000 hectare landbouwgebied.

In 2001 besliste de regering de afbakening van deze landbouw-, natuur- en bosgebieden aan te pakken in twee fasen. In een eerste fase werd in 2003 circa 86.500 hectare bestaand natuurgebied aangeduid als onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). In de tweede fase worden sinds 2004 de landbouwgebieden en de resterende natuur- en bosgebieden afgebakend.

Van 2004 tot 2009 werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en middenveldorganisaties **een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos in dertien buitengebied regio's**. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Ze vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen.

Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)

Het VEN wordt in artikel 17, § 1 van het Natuurdecreet omschreven als een samenhangend en georganiseerd geheel van gebieden van de open ruimte waarin een specifiek beleid inzake behoud, herstel en ontwikkeling van de natuur wordt gevoerd, gebaseerd op de biotische en abiotische kenmerken, de onderlinge samenhang en de aanwezige en potentiële natuurwaarden. Het is samengesteld uit Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO).

De vallei van de Grote Nete (benedenstrooms) ten noorden van de woonkern van Heist-op-den-Berg werd gecategoriseerd **als grote eenheid natuur (GEN)**. De afstand van dit Ven-gebied bedraagt circa 2,7 kilometer in vogelvlucht tot het kruispunt Lostraat met N10. Deze afbakening als VEN-gebied verandert niets aan de onderliggende gewestplanbestemmingen, maar voegt enkel een aantal voorschriften toe (bepaald in art. 25 en 26bis van het Natuurdecreet).

Herbevestigd agrarisch gebied (HAG)

De Vlaamse Regering herbevestigde de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen voor circa 538.000 hectare agrarisch gebied (HAG). De regering besliste dat voor deze gebieden geen bestemmingswijzigingen nodig zijn en dat de agrarische bestemmingen op de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen behouden blijft, tenzij expliciet anders vermeld.

Het projectgebied ligt binnen de regio Neteland, in deelruimte 7: Zuiderkempem van Lier en Heist op den Berg. Uit onderstaande Afbeelding 9 blijkt dat het PRUP Kleinhandelsconcentratie N10 - Lostraat (waarin het projectgebied gelegen is, zoals verder in deze startnota wordt aangetoond) binnen agrarisch gebied ligt waarvan **de bestemming werd herbevestigd**. Het HAG is op deze kaart aangeduid in de witte delen.

Afbeelding 9. Aanduiding Herbevestigd agrarisch gebied



Volgens de omzendbrief RO/2010/01 zijn gemeentelijke en provinciale planningsinitiatieven nog steeds mogelijk binnen het herbevestigd agrarisch gebied (HAG) onder volgende voorwaarden:

- Als algemeen uitgangspunt geldt dat de overheid die een planningsinitiatief neemt om **de bestemming van een herbevestigd agrarisch gebied te wijzigen**, in de mate van het mogelijke en bij voorkeur binnen hetzelfde planningsinitiatief, de nodige acties opneemt om **het planologisch evenwicht te herstellen**.
- Gemeentelijke of provinciale opties zullen steeds getoetst worden aan de ruimtelijke doelstellingen voor de op Vlaams niveau herbevestigde agrarische gebieden. Een degelijk onderbouwde verantwoording of motivering moet dus steeds een wezenlijk deel uitmaken van de (toelichting bij) deze gemeentelijke en provinciale plannen. In

haar advisering zullen de betrokken Vlaamse administraties beoordelen in hoeverre de verantwoording die de betrokken gemeente of provincie geeft voldoende is. Elementen die in deze verantwoording minstens aan bod moeten komen zijn:

- Onderzoek naar de alternatieve locaties, buiten herbevestigd agrarisch gebied en een verantwoording waarom de alternatieven buiten herbevestigd agrarisch gebied niet weerhouden worden. Het is aan te bevelen om een dergelijk alternatievenonderzoek, in voorkomend geval, op te nemen in de planmilieueffectenrapportage.
- Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur.
- Onderzoek naar de mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw. Voorstellen voor planologische ruil of het ter beschikking stellen van bruikbare ruilgrond voor de getroffen landbouwers kunnen deel uitmaken van dergelijke flankerende maatregelen.

De voorziene herbestemming van 0,13 hectare binnen het herbevestigd agrarisch gebied betreft een beperkte grenscorrectie, volledig binnen de kadastrale percelen van Bosmans Slaapcomfort. Hoewel het projectgebied deels binnen herbevestigd agrarisch gebied ligt, zijn er geen actieve landbouwactiviteiten aanwezig en wordt er geen professionele landbouw uitgeoefend. De percelen binnen het HAG en gelegen binnen de ontworpen plancontour worden van het aanpalend agrarisch gebied afgesneden door middel van een gracht en worden reeds benut voor detailhandel. In de omzendbrief RO/2010/01 worden voorbeelden gegeven van redenen/situaties waarin een bestemmingswijziging van HAG kan verantwoord worden. Daarbij wordt een plan dat enkel gericht is op het zone-eigen maken van een bestaande vergunde toestand, als voorbeeld genoemd. Eigenlijk gaat het om een dergelijke (weliswaar hoofdzakelijke vergunde) situatie zoals blijkt uit het planologisch attest.

Conclusie

Het projectgebied is niet strijdig met de ligging in HAG.

Relatie met het provinciaal niveau

Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (2023)

Op 26 oktober 2023 werd het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA) definitief vastgesteld. Het beleidsplan is de opvolger voor het huidige ruimtelijk structuurplan. Het Beleidsplan Ruimte van de provincie Antwerpen vertrekt vanuit het idee dat de druk op de open ruimte stijgt. De provincie schuift vier principes naar voren die richting geven om met deze druk om te gaan, waarna zeven strategieën deze principes doorvertalen.

Principes

Zuinig Ruimtegebruik

Het principe van het zuinig ruimtegebruik is van toepassing op de bebouwde en de open ruimte. Zuinig ruimtegebruik gaat over meer doen met dezelfde ruimte, met als doel de ruimte efficiënter, meer weloverwogen en verantwoord te gebruiken. Het is een zorgvuldige optimalisatie van de ruimte in functie van de leefbaarheid en duurzaamheid die zorgt voor een win-winsituatie. Kernbegrippen binnen dit principe zijn verweving (in tijd en ruimte), multifunctionaliteit, hergebruik en tijdelijk gebruik.¹

Zuinig ruimtegebruik staat centraal in het provinciaal beleid. Door het ruimtelijk rendement op goed gelegen plekken te doen toenemen wordt er ingespeeld op de bestaande nood aan bebouwde ruimte, zonder dat er onnodig veel ruimte ingenomen dient te worden. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om de inname van open ruimte maximaal te beperken.

Veerkracht

Het principe 'veerkracht' gaat onder andere over veerkracht en robuustheid in het kader van de klimaatverandering en het verlies aan biodiversiteit, om 'ruimte die tegen een stoot kan'. Daarbij wordt ook gekeken naar de ruimtelijke impact van veerkracht van de samenleving (ruimte voor ontmoeting, rustpunten, vergroening, omgaan met hinder, ...).²

Het PBRA heeft de kans om de veerkracht en robuustheid van de provinciale bebouwde ruimte te verhogen door in te zetten op het verminderen van de bestaande verhardingsgraad. Voor nieuwe inrichtingen en invullingen wordt gestimuleerd om na te denken over flexibiliteit en tijdelijk gebruik.

Nabijheid en bereikbaarheid

Met het principe 'nabijheid en bereikbaarheid' streeft men naar een verduurzaming van de mobiliteit door in het ruimtelijk beleid in te zetten op twee pistes: het beperken van

¹ Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - strategische visie, p. 41-43.

² Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - strategische visie, p. 45.

de verplaatsingen met de (vracht)wagen (nabijheid) en het vergroten van het gemak waarmee mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen (bereikbaarheid).³

Om nabijheid te garanderen wordt er ingezet op de verwevenheid van verschillende functies, waardoor verschillende activiteiten nauwer bij elkaar komen te liggen. Omdat dit niet steeds mogelijk is, wordt er ingezet op bereikbaarheid aan de hand van multimodale oplossingen.

Eigenheid

Het principe 'eigenheid' omvat het omgaan met typische ruimtelijke kenmerken op een hedendaagse en duurzame manier. Nieuwe trends en innovaties kunnen zo, rekening houdend met het lokale karakter, op een kwalitatieve manier geïntegreerd worden in het landschap. Eigenheid geeft aanleiding tot het creëren van samenhang en identiteiten in het landschap zonder enerzijds halsstarrig vast te hangen aan het verleden, of anderzijds radicaal te breken met dat verleden.⁴

Strategische visie

De N10 wordt in de strategische visie van het PBRA beschreven als een belangrijke verkeersader die de regio Lier-Heist-op-den-Berg verbindt en kampt met een sterke verlinting door bijkomende handelszaken en andere economische activiteiten. De schaalvergroting van detailhandel wordt als een van de centrale uitdagingen gezien.⁵

Beleidskaders

Levendige kernen

Omtrent detailhandel heeft het PBRA duidelijk de ambitie om detailhandel primair in de kernen te voorzien. En dit telkens op maat van de kern en zijn omgeving. Anderzijds onderzoekt de provincie ook locaties die zeer nauw aansluiten bij de woonkernen en binnen het bereik van duurzame mobiliteit liggen, de zogenaamde clusters in of aan de kern.

Niet alle detailhandelszaken vinden namelijk een geschikte plek in de kern of het kernwinkelgebied, door de afwezigheid zijn van een voldoende ruime oppervlakte, geschikte panden, ... Deze handelszaken kunnen zich in clusters nabij de kern ontwikkelen. Belangrijk hier is dat de clusters nabij de kern:

- multimodaal bereikbaar zijn
- zeer (energie)efficiënt en duurzaam ruimte gebruiken
- rekening houden met basisprincipes zoals energieneutraliteit, verweving, bescherming van de open ruimte
- rekening houden met de complementariteit met de kernwinkelgebieden⁶

³ Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - strategische visie, p. 47.

⁴ Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - strategische visie, p. 49.

⁵ Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - strategische visie, p. 23.

⁶ Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - Beleidskader Levendige Kernen, p. 39.

Verdichten en ontdichten van de ruimte

Naast de mogelijkheid om detailhandel te vestigen in clusters in of aan de kern, is het ook mogelijk om detailhandel te ontwikkelen in perifere clusters langs steenwegen. De ontwikkeling van perifere clusters mag geen aanleiding geven tot het onnodig creëren van bijkomend ruimtebeslag of bijkomende versnippering van de open ruimte.⁷ Perifere clustering van detailhandel zal daarom gericht zijn op:

- grootschalige detailhandel
- herlokalisatie van slecht gelegen detailhandelszaken
- verweving met andere categorieën of andere functies (bedrijvigheid, recreatie, ...)
- complementariteit met de winkelveorzieningen in de omliggende kernen die concurrentie tussen kernen en tussen cluster en kern vermijdt⁸

Dit type detailhandelsclusters kan enkel op locaties die multimodaal ontsloten zijn en die gelegen zijn binnen de stedelijke gebieden.⁹ Omdat het projectgebied binnen de afbakeningslijn kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg ligt, is het projectgebied gelegen binnen stedelijk gebied. Bovendien is de site multimodaal ontsloten, als je de ligging aan het functioneel fietsnetwerk en de bereikbaarheid met de auto bekijkt.

De voorziene uitbreiding van Bosmans gebeurt op een perceel met een bestemming voor bedrijvigheid. Het PBRA zet in op het behoud van de paarse vlekken en ruimte voor bedrijvigheid. Vanuit het principe 'behoud van ruimte, niet van plek' wordt er maximaal ingezet op het behouden van de bestaande capaciteit voor bedrijven. Dit betekent dat het stuk bedrijvigheid dat binnen het RUP verdwijnt elders gecompenseerd moet worden. Hier wordt in de startnota dieper op ingegaan bij de bespreking van de compensatiegebieden.

Bijdrage provinciale klimaat- en energiedoelstellingen

Het PBRA stelt naast bovenstaande doelstellingen met betrekking tot detailhandel ook dat elk planinitiatief meedraagt in de klimaat- en energiedoelstellingen. Er dient zo **in elk PRUP een klimaatreflex en energietoets** te gebeuren. Binnen deze toets worden onze ruimtelijke projecten en processen aan de provinciale klimaatdoelstellingen getoetst. En toetsen en implementeren we de doelstellingen rond energie in het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen in onze ruimtelijke planinitiatieven. Deze toetsing vindt plaats zodra de concrete voorschriften van het RUP beschikbaar zijn.

Klimaatdoelstelling

De ruimtelijke ingrepen die we doen, hebben een impact op ons klimaat. Door de ruimte die we willen gebruiken veerkrachtig in te richten, kunnen we een gezonde leefomgeving creëren. Daarom willen we de ruimte in onze provincie zo inrichten en transformeren dat ze:

⁷ Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - Beleidskader Verdichten en ontdichten van de ruimte, p. 50.

⁸ Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - Beleidskader Verdichten en ontdichten van de ruimte, p. 54.

⁹ Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen - Beleidskader Verdichten en ontdichten van de ruimte, p. 53.

- weerbaar is tegen de klimaatveranderingen (adaptatie)
- bijdraagt om de (ruimtelijke) impact op het klimaat tot een minimum te beperken (mitigatie)

De provincie zet in op het versterken van de open ruimte en het doortrekken van groenblauwe netwerken door tot in de stads- en dorpskernen. Er wordt hierbij ingezet op het ontharding en bijkomende verharding te laten dalen. Door ontharding aan te moedigen, kan ruimte ontstaan voor kwaliteitsvol of functieversterkend groen. Dit kan vele ecosysteemdiensten vervullen zoals verkoeling (beperken hitte-eilandeffect), groenbeleving, waterinfiltratie, luchtzuivering, geluidsdemping en is ook zeer welkom voor de biodiversiteit.

Door woningen te bundelen en werkplekken en voorzieningen op de meest geschikte locaties samen te brengen, kunnen we meer open ruimte vrijmaken.

Energiedoelstelling

De provincie houdt op het vlak van haar energiedoelstelling rekening met de trias energetica, gekoppeld aan duurzaam ruimtegebruik. Dit houdt in dat er beperkt wordt op het energieverbruik door verspilling tegen te gaan, maximaal gebruikt wordt gemaakt van energie uit duurzame bronnen en dat er in laatste instantie zo efficiënt mogelijk gebruik wordt gemaakt van fossiele brandstoffen om in de resterende energiebehoefte te voorzien.

Daarom wordt in de provincie ingezet op een actieve energiebesparing door bebouwing en de bijhorende voorzieningen te bundelen en op deze locaties toe te werken naar klimaatneutrale plekken. Zo versterken we niet alleen de bebouwde en open ruimte, maar verhogen we ook de energie-efficiëntie zodat op het energieverbruik wordt bespaard.

Conclusie

Het planningsproces PRUP Bosmans Slaapcomfort is in lijn met de strategische visie en principes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen.

Binnen het beleidskader 'verdichten en ontdichten' wordt gesteld dat detailhandelszaken zoals Bosmans Slaapcomfort zich kunnen ontwikkelen in perifere clusters langs steenwegen, op voorwaarde dat deze locaties multimodaal ontsloten zijn en binnen stedelijke gebieden liggen.

Rekening houdend met het feit dat de voorziene uitbreiding van Bosmans Slaapcomfort ervoor zorgt dat ruimte voor bedrijvigheid verdwijnt volgens het PBRA, dient deze ruimte gecompenseerd te worden. Zo wordt er voldaan aan het principe 'behoud van ruimte, niet van plek' zoals vastgelegd in het beleidskader 'verdichten en ontdichten' met betrekking tot bedrijvigheid. De ruimte moet gecompenseerd worden op een locatie die meer geschikt is om bedrijfsactiviteiten uit te voeren. Hierop wordt verder in de startnota dieper op ingegaan bij de bespreking van de compensatiegebieden.

Vervoersregio Mechelen

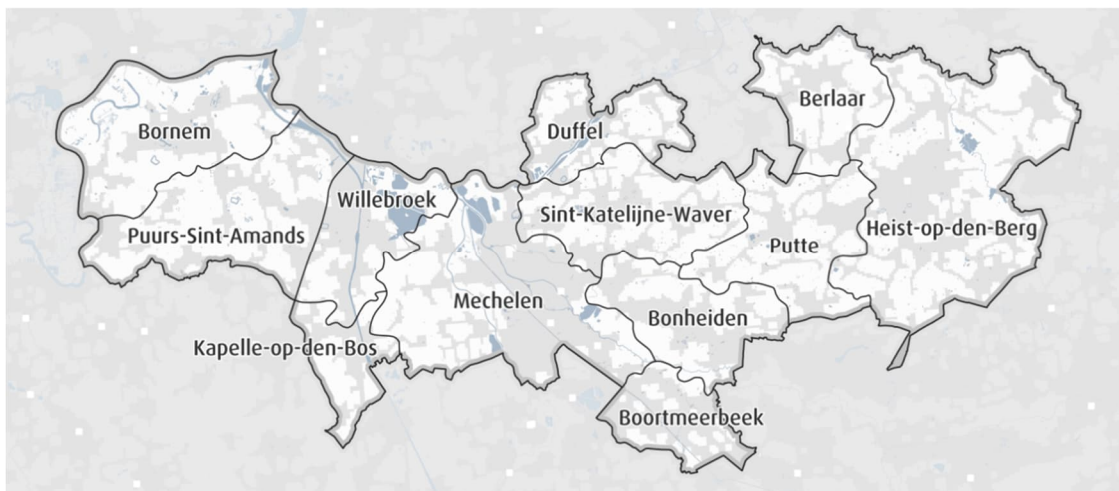
De vervoersregio Mechelen bestaat uit twaalf diverse gemeenten rond de centrumstad Mechelen. De regio is in belangrijke mate oost-westgericht, terwijl het wordt doorsneden door noord-zuidgerichte verkeersinfrastructuren (spoorlijn, kanaal, snelwegen) tussen Brussel en Antwerpen. Toch is er naast deze belangrijke attractiepolen een grote interne verplaatsingsgerichtheid naar Mechelen en tal van anderen kernen. Heist-op-den-Berg en de N10 maken deel uit van deze vervoersregio.

De afhankelijkheid van de auto is er momenteel groot. Het wegennet loopt structureel vast door het groeiend auto- en vrachtverkeer. Daardoor wijkt het naar het onderliggende wegennet en op deze plekken voor gevaarlijke situaties zorgt.

Het openbaar vervoer is momenteel van te lage kwaliteit en is traag. Ook omdat de bussen vast komen te zitten in het verkeer door de hoge autoafhankelijkheid van de regio.

De fiets is vaak onvoldoende veilig en uitnodigend. De regio heeft grote ruimtelijk-economische mogelijkheden, maar deze worden sterk bedreigd door deze mobiliteitssituatie. Daardoor staat de algehele bereikbaarheid, duurzaamheid, betaalbaarheid en de leefbaarheid van de regio onder druk.

Afbeelding 10. Vervoersregio Mechelen



Regionaal mobiliteitsplan Mechelen

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoersregio. En dat voor alle vervoersmodi. Het ontwerp Regionaal mobiliteitsplan Mechelen is voorlopig vastgesteld door de vervoersregioraad. Dat openbaar onderzoek werd afgerond op 29 juli 2023. Er wordt een plan gemaakt voor 2030 met een doorkijk naar 2050. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit, stelt maatregelen voor en geeft prioriteiten aan de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid, het fietsbeleid, infrastructuuraanpassingen, flankerende maatregelen en goederenstromen. Op basis van de Europese SUMP-

richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan in drie fasen vormgegeven. De eerste fase, de oriënteringsfase, bestaat uit een eerste verkenning van de regio op basis van inventarisatie en onderzoek. Hierin wordt ook een eerste richting gegeven aan de ambitie die voor de regio vooropgesteld wordt.

Binnen het regionaal mobiliteitsplan Mechelen wordt de N10 aangegeven als een belangrijke oost-westverbinding in de regio. Verder valt de detailhandel rond de Liersesteenweg onder de categorie baanconcentraties met een regionaal verzorgingsgebied.

Het openbaar vervoer is momenteel, met uitzondering op de oost-westas, geen volwaardig alternatief voor de auto. Frequenties zijn vaak laag, snelheden zijn traag en het voor- en natransport vraagt aandacht. Op het spoor is de (inter)regionale knoop Mechelen hierbij een knelpunt door het drukbezette spoor met OV-lijnen van verschillende hiërarchische niveaus die elkaar kruisen. Daardoor kent de auto een dominantie positie in de vervoerregio en worden er ook veel korte ritten met de auto gedaan.

De komende jaren wordt er in het Openbaar Vervoer-systeem (OV) een verbeteringsslag geslagen door de invoering van basisbereikbaarheid. Het OV staat ook voor een grote opgave om verder te verduurzamen. In verband met de fiets wordt er op hoofdassen gewerkt aan fietssnelwegen. Hiervan zijn er in Vervoerregio Mechelen voornamelijk rondom Mechelen, en in het westelijk deel, al de nodige gerealiseerd (bijvoorbeeld de F1 tussen Antwerpen en Brussel). Tussen Mechelen en Heist-op den Berg ontbreekt een dergelijke fietssnelweg nog. Op het onderliggende fietsnetwerk liggen nog de nodige uitdagingen om het fietsen veilig en aantrekkelijk te maken.

Openbaar vervoersplan Mechelen

Het openbaar vervoersplan Mechelen werd op 25 november 2020 goedgekeurd door de 12 gemeenten uit de vervoersregio Mechelen.

Binnen dit plan werkt men met drie soorten netwerken:

- Treinnet:

Het spoor vormt de hoogste hiërarchische laag van het OV-netwerk. De vele spoorverbindingen binnen de vervoerregio Mechelen zorgen ervoor dat het treinnet een essentieel onderdeel vormt van het OV-netwerk 2021. De vormgeving van het aanbod op het spoornetwerk vindt op federaal niveau plaats: de vervoerregio is hierover dus niet beslissingsbevoegd. Maar de vervoerregio kan wel aanbevelingen doen voor het treinnet want om alle lagen van het OV-netwerk (en daarmee het geheel) goed te laten functioneren, is het goed op elkaar laten aansluiten van de verschillende lagen van het OV-netwerk immers een belangrijk uitgangspunt.

- Kernnet (type b en c):

Het kernnet bevat vooral de grote verbindende assen naar de centra in de regio. De uitlopers van die lijnen zijn op sommige plekken opnieuw ingericht waarbij nieuwe configuraties van bestaand aanbod mogelijk zijn en de grote attractiepolen van Mechelen snel, makkelijk en vanuit meerdere richtingen bereikbaar zijn. Er is ingezet

op een frequentieverhoging op alle grote assen, zowel tijdens weekdays als in het weekend. Kernnet type a komt niet voor in de regio.

– Aanvullend net:

Het aanvullend net vangt de vervoersvraag op vanuit en in de kleinere kernen. Het netwerk is dienend aan de lijnen van het kernnet en treinnet. Het aanvullend net omvat drie subcategorieën:

- reguliere aanvullende lijnen: lijnen die hoofdzakelijk overdag worden aangeboden
- het stadsnet van Mechelen
- functionele lijnen: lijnen die in de spitsperioden rijden en vooral werknemers en scholieren faciliteren

Vervoer op maat (VOM)

Het VOM vormt het fijnmazigste niveau van het gelaagd vervoersmodel. VOM-diensten moeten een oplossing bieden voor die gebieden die onvoldoende bediend worden door het kernnet en aanvullend net. Het VOM is dus complementair aan het treinnet, kernnet en aanvullend net. Met een VOM-oplossing zal de reiziger de first of last-mile naar of vanaf het treinnet, kernnet of aanvullend net afleggen. Of wordt een verplaatsing gemaakt tussen twee locaties in eenzelfde gebied waarvoor een logische verbinding met het kernnet of aanvullend net ontbreekt. Voorbeelden van VOM zijn: belbussen, deelfietsen, mobiliteitscentrale aangepast vervoer.

Conclusie

Bosmans Slaapcomfort is gelegen aan functioneel fietsroutenetwerk. Daarnaast brengen de gewenste toekomstige ontwikkelingen, zoals verbeterd openbaar vervoer en een versterkte fietsinfrastructuur, enkel voordelen.

Interprovinciale visie detailhandel

De vijf provincies hebben in de periode 2018-2019 hun interprovinciale visie. Die werd in 2014 voor het eerst gezamenlijk opgesteld en goedgekeurd, geactualiseerd.

Deze visie geldt als sturend beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van detailhandel in de Vlaamse provincies. De basisprincipes hiervan werden verankerd in een formeel beleid.

Volgende zeven principes (krachlijnen) vormen een ruggengraat van de interprovinciale visie detailhandel:

1. kernversterking als basis voor vitale steden en gemeenten
2. een selectief locatiebeleid voor nieuw winkelaanbod
3. herstructureren en verdichten, eerder dan creëren van nieuwe concentraties van detailhandel
4. een toegankelijk basisaanbod in buurten en kernen

5. detailhandelsbeleid vraagt om een geïntegreerde en integrale aanpak
6. een structurele aanpak van het detailhandelsbeleid
7. detailhandelsbeleid op maat van de gemeente

Verder stelt de visie: 'De provincie ondersteunt een selectief locatiebeleid voor het detailhandelsaanbod op basis van een duidelijke, onderbouwde visie met betrekking tot de impact op het bestaande aanbod, de effecten op de leefomgeving, de omvang en samenstelling van de bevolking en de rol van het verzorgingsgebied van de gemeente.'

Nieuwe detailhandelsvestigingen worden getoetst op hun impact op het wegennet. Aanbodlocaties in de nabijheid van knooppunten van openbaar vervoer of langs fietsroutes krijgen de voorkeur. De parkeerdruk op het openbaar domein moet zo minimaal mogelijk zijn en ook de veiligheid en omgevingskwaliteit van stads- en dorpskernen zijn belangrijke parameters. Zonder aangepast beleid wordt verwacht dat baanwinkels, retailparken en shoppingcentra in de periferie nog meer aan belang zullen winnen. Met als gevolg een verdere toename van commerciële leegstand in de kernen en een verdere aangroei van het autoverkeer. Bepaalde ruimtebehoevende winkels zijn omwille van hun grootte of hun specifieke handelsaanbod niet of moeilijk in de stadskern onder te brengen. Zij vragen een specifiek beleid. Een beddenwinkel wordt als ruimtebehoevend beschouwd door het grote fysieke formaat van de producten en door hun specifieke handelsaanbod.

De provincie wenst een selectief aanbodbeleid te combineren met het herstructureren van detailhandel binnen bestaande winkelzones. Dit herstructureren op voorkeurslocaties moet gekoppeld worden aan uitdoofscenario's op bestaande minder gewenste locaties.

Maximaal hergebruik van ruimte primeert boven het aansnijden van open ruimtes. Het detailhandelsbeleid draagt bij tot de verdichting van bestaande detailhandelsclusters in plaats van het creëren van nieuwe handelsconcentraties.

Conclusie

Bosmans Slaapcomfort biedt goederen aan die, rekening houdend met hun ruimtebehoefte en het specifieke handelsaanbod, moeilijk inpasbaar zijn binnen het kernwinkelgebied van Heist-op-den-Berg.

EFRO-project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn'

Om kernversterking te stimuleren is het belangrijk om tegelijkertijd de perifere ontwikkelingen te ontmoedigen. Daarom werd in 2016 het EFRO-project 'Baanwinkels en gemeenten op één lijn' opgestart om de problematiek van baanwinkels grondig te bestuderen en een visie te vormen op de ontwikkeling van detailhandel langs steenwegen. Binnen het project werden de toenemende uitbreiding van zogenoemde baanwinkels en hoe ze de ruimtelijke structuur en zijn werking beïnvloeden onderzocht.

De N10 tussen Lier en Aarschot en de N70 tussen Antwerpen en Gent waren hierin de casestudies.

Voor de N10 hebben de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant samen met de betrokken gemeenten Lier, Berlaar, Putte, Heist-op-den-Berg, Begijnendijk en Aarschot een visie gevormd. De visie op perifere (steenweg)locaties is **gebaseerd op vijf basisprincipes**. Deze werden opgesteld rekening houdend met zowel economische, ruimtelijke als mobiliteitsindicatoren en - mogelijkheden. De perspectieven vinden hun onderbouwing in de doelstellingen uit het decreet Integraal Handelvestigingsbeleid (DIHB), de interprovinciale detailhandelsvisie en de principes uit het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

De vijf basisprincipes zijn:

1. open ruimte behouden, versterken en herwaarderen
2. een gezonde en duurzame balans tussen kernwinkel- en perifere ontwikkeling langs de steenweg
3. optimaal multimodaal functioneren van steenwegen
4. verwevingsmogelijkheden (horizontaal én verticaal) als basis, zoeken naar synergie
5. klimaatbestendigheid voor nieuwe ontwikkelingen

Het resultaat is dat de verschillende betrokken gemeenten en provincies samen voor alle segmenten, of delen van de steenweg ontwikkelingsperspectieven, voor de detailhandel hebben geformuleerd. Daarbij hebben ze gekeken waar de ontwikkeling van detailhandel moet worden gestimuleerd en op welke soort plekken ze beperkt en ontmoedigd moet worden.

Ontwikkelingsperspectieven

Afbeelding 11. Ontwikkelingsperspectief detailhandel



De N10 is opgedeeld in de volgende vier ontwikkelingsperspectieven en stellen gewenste situaties op (middel)lange termijn voor:

1. winkelvrij perspectief
2. winkelarm perspectief
3. winkelrijke perspectief
4. clustering

Clustering

Buiten de winkelkernen wordt grootschalige detailhandel gestimuleerd om zich te clusteren. De clusterzones hebben doorgaans een breed verzorgingsgebied dat verder reikt dan de eigen gemeente en lokale behoeften. Door te clusteren wordt het ruimtelijk en economisch rendement verhoogd en wordt de impact op mobiliteit beperkt.

Het is belangrijk dat de clusters aanvullend zijn aan de kernen. **De clusters zijn daarom ideaal voor grootschalige, ruimte behoevende detailhandel die moeilijk ruimte kunnen vinden in de kernen.** Clusters worden ingezet voor de herlokalisatie van de detailhandel gelegen in winkelvrije en winkelarm gebied langs de steenweg.

Detailhandel uit categorie A en B (verkoop van voeding en verkoop van goederen voor persoonsuitrusting) horen niet thuis in de cluster.

De provincie heeft op 18 april 2019 het engagement ondertekend om de intergemeentelijke visie mee te concretiseren.

Conclusie

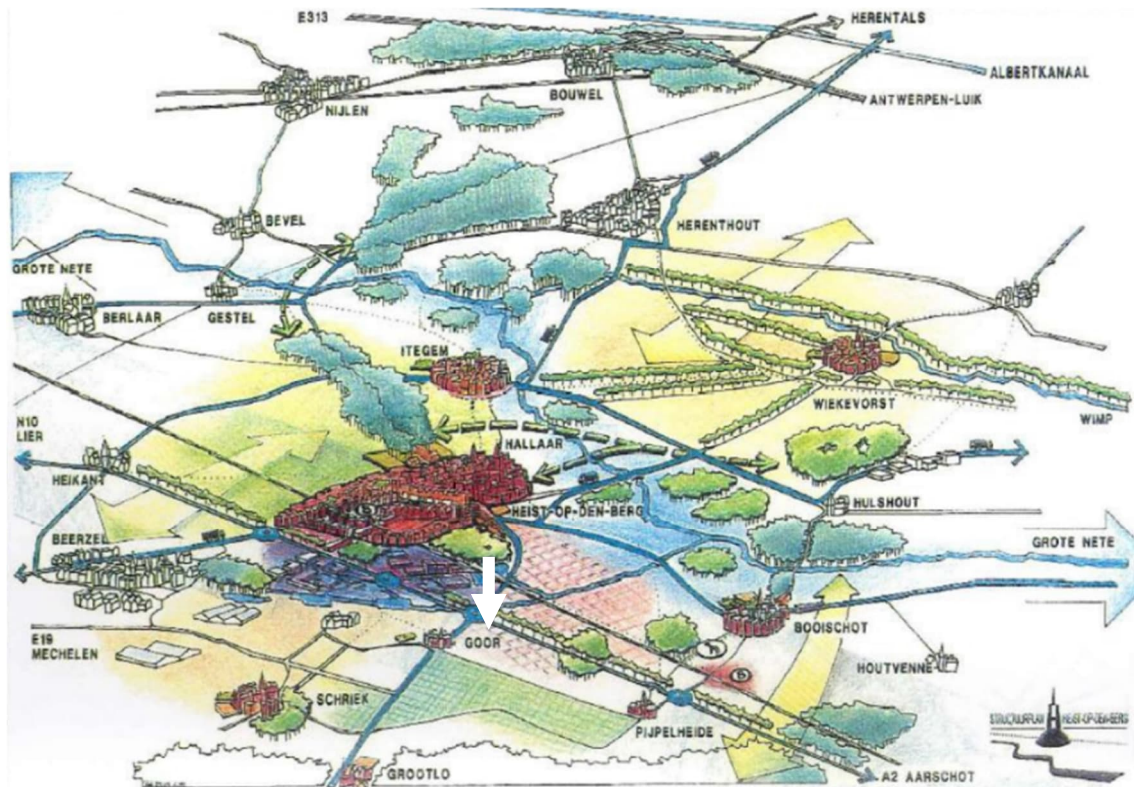
Bosmans Slaapcomfort is opgenomen in het ontwikkelingsperspectief voor de clustering van grootschalige detailhandel.

Relatie met het gemeentelijk niveau

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Heist-op-den-Berg (2001)

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) van Heist-op-den-Berg werd goedgekeurd bij Ministerieel Besluit op 19 juni 2001.

Afbeelding 12. Gewenste situatie



Het GRS stelt dat grote oppervlaktewinkels een voorkeurlocatie hebben aan de rand van het centrum. Met goede aansluiting op de N10, openbaar vervoer en het langzaam verkeersnet. Omdat deze winkels het centrum te sterk belasten, krijgen ze daar bewust geen plek. Bestaande handelszaken langs de N10 kunnen blijven, maar worden enkel via een ventweg of achterttoegangsweg ontsloten. Waar concentraties van grootwinkels bestaan, worden ventwegen voorgesteld omwille van de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming op de N10.

De N10 (samen met de N15) wordt gebruikt om het doorgaande verkeer en vrachtverkeer naar de hoofdwegen E19, E313 en E314 te leiden.

Conclusie

Rekening houdend met de oppervlakte van de winkel, is Bosmans Slaapcomfort een groot oppervlaktewinkel. Tevens is het gelegen binnen een concentratie van grootwinkels.

Gemeentelijk strategisch commercieel plan Heist-op-den-Berg (2024)

Het strategisch commercieel plan houdt rekening met de visies van Baanbrekend Winkelen, het Integraal Handelsvestigingsbeleid (IHB) en het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA). De gemeente geeft hierbij prioriteit aan de inrichting van clusterzones voor grootschalige detailhandel op de N10 om verdere verlinting van de Mechelsesteenweg tegen te gaan. De N10 wordt hoofdzakelijk als winkelarm bestemd met uitzondering van de afgebakende clusters voor grootschalige detailhandel.

Afbeelding 13. Winkelarmering op basis van het beleidsdocument 'baanbrekend winkelen'



Conclusie

In het strategisch commercieel plan wordt de cluster Lostraat, waartoe Bosmans Slaapcomfort behoort, als locatie voor grootschalige detailhandel gericht op volumineuze goederen bestemd.

Artikel	Zone	Code
Artikel 2.1.2.	De gebieden voor milieubelastende industrieën	00_1002
Artikel 4.1	Agrarische gebieden	00_0900

Perceel 795X2

Artikel	Zone	Code
Artikel 1.0	Woongebied	00_0100
Artikel 2.1.2.	De gebieden voor milieubelastende industrieën	00_1002

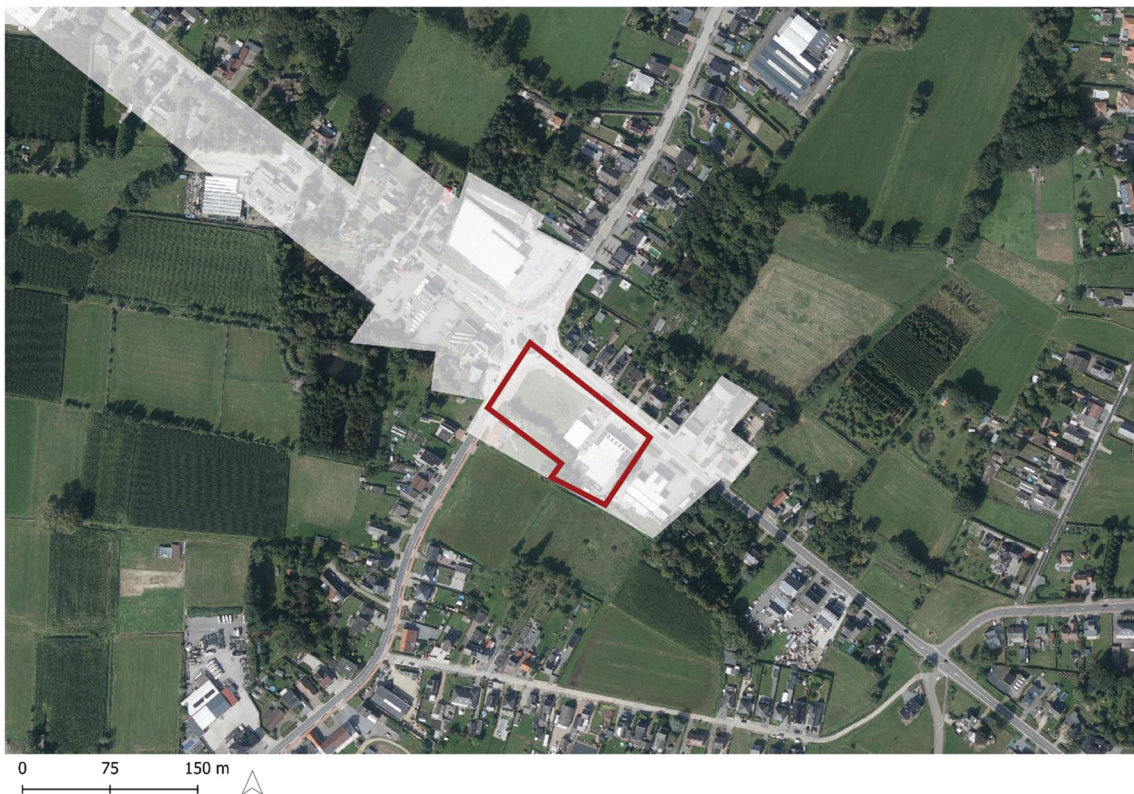
Conclusie

Het projectgebied is juridisch gelegen in industriegebied met een milieubelastend karakter, woongebied met een landelijk karakter en agrarisch gebied.

(Provinciale) Ruimtelijke Uitvoeringsplannen

PRUP Afbakeningslijn

Afbeelding 15. Aanduiding kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg



Het projectgebied behoort tot het kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg dat werd vastgesteld in het PRUP Afbakening Kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg d.d. 22 juni 2017. Binnen de afbakeningslijn wordt een stedelijkgebiedbeleid gevoerd. In de provincieraadsbeslissing d.d. 22 juni 2017 wordt toegelicht dat verschillende acties werden uitgewerkt om tot een stedelijkgebiedbeleid te komen en dat deze acties hoofdzakelijk betrekking hebben op het creëren van ruimte voor bijkomende woningen en bedrijven.

De afbakening heeft binnen het plangebied niet geleid tot een wijziging van de gewestplanbestemmingsvoorschriften. De bestaande bestemmingsplannen en bijhorende voorschriften voor bestemming en inrichting kunnen alsnog worden vervangen door nieuwe voorschriften in gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Conclusie

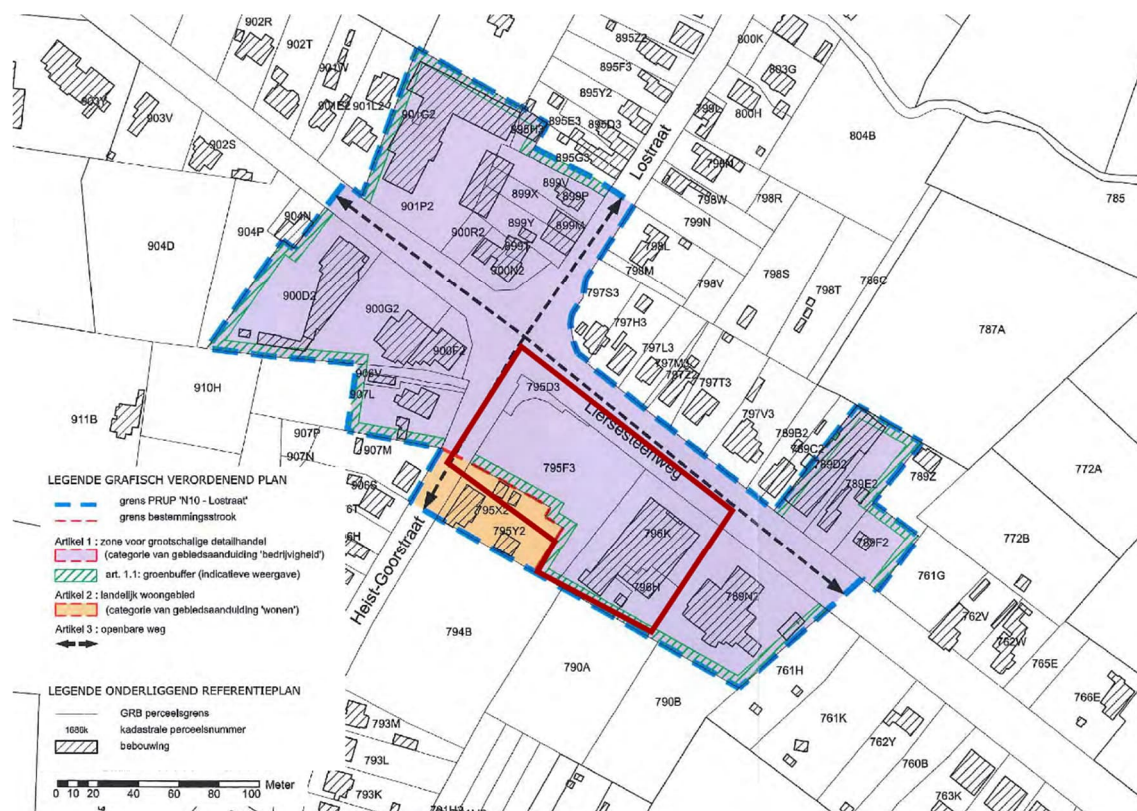
De ligging van het projectgebied binnen het PRUP Afbakeningslijn van het kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg impliceert dat er een stedelijk gebiedsbeleid moet worden gevoerd, wat ook de intentie is van het voorliggende PRUP. Het geplande planningsinitiatief sluit aan bij de visie die werd vastgelegd bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied. Binnen deze afbakeningszone wordt ingezet op een kernversterkend detailhandelsbeleid.

PRUP Kleinhandelsconcentratie N10

Op 22 juni 2017 werd het PRUP Kleinhandelsconcentraties N10 definitief vastgesteld door de provincieraad van Antwerpen. Het projectgebied is gelegen in het deelplan Lostraat.

Via dit PRUP worden de bestaande detailhandelsconcentraties langs de N10 afgebakend en geherstructureerd. De specifieke voorschriften voor de bestemmingen binnen het projectgebied worden hieronder toegelicht.

Afbeelding 16. Aanduiding Deelplan N10-Lostraat



Artikel 1 Zone voor grootschalige detailhandel

De voorschriften van artikel 1 Zone voor grootschalige detailhandel treden pas in werking na het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning in functie van het verhogen van de capaciteit van de N10. In de toelichtende kolom van de voorschriften wordt verduidelijkt wat als een dergelijke capaciteitsverhoging kan beschouwd worden:

'In het kader van de verkeersafwikkeling op de N10 werd een streefbeeldstudie opgemaakt. De streefbeeldstudie doet enkele aanbevelingen naar herprofilering van het wegprofiel. Dit houdt mogelijk ook een herinrichting van de bestaande rotondes in. Dit lopende onderzoek tot herinrichting van de N10 heeft als doel de doorstroming op de N10 te verbeteren en een capaciteitsverhoging te realiseren. In het plan-MER wordt aanbevolen om volgende initiatieven te nemen om te voorkomen dat de kruispunten N10-N15 en N10-Schoorstraat worden overbelast. Of:

- *het ruimtelijk programma reduceren: om tot maximaal 80 % verzading op elk kruispunt te kunnen zakken, is een reductie van de totale bijkomende verkeersgeneratie nodig met circa 180 pae. Dit stemt overeen met de equivalente programmareductie met liefst 85 % van het bijkomende programma in Deelgebied 6*
- *zone voor grootschalige detailhandel Lostraat of het equivalent van alle overige deelgebieden samen (A).*
- *in het PRUP voldoende ruimtelijke mogelijkheden voorzien om de capaciteit van beide kruispunten te vergroten, bijvoorbeeld inrichten als dubbelstrooksrotonde (of dubbelstrooksovoonde) plus hieraan de voorwaarde koppelen dat bijvoorbeeld Deelgebied 6 pas na realisatie van de nodige capaciteitsverhoging ontwikkeld kunnen worden (A).* ¹⁰

Tijdens de opmaak van dit PRUP is nog geen goedgekeurd plan beschikbaar met betrekking tot het wegprofiel en de herinrichting van de kruising N10-N15 en N10-Schoorstraat. Om tegemoet te komen aan de aanbevelingen uit het plan-MER wordt de bestemming zoals voorzien in artikel 1 pas mogelijk na het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning voor realisatie van de capaciteitsverhoging van de N10. Dit betekent dat er een capaciteitsverhoging met circa 180 pae dient gerealiseerd te worden in vergelijking met de capaciteit op het moment van opmaak van het plan-MER. Deze voorwaarde wordt niet gekoppeld aan de manier waarop deze capaciteitsverhoging wordt gerealiseerd. Omdat er momenteel nog geen definitieve plannen beschikbaar zijn voor de herinrichting van de N10, kunnen deze niet als bindend beschouwd worden. De voorschriften van artikel 1 Zone voor grootschalige detailhandel treden pas in werking na het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning in functie van de beoogde capaciteitsverhoging. De wegeniswerken en lasten die voorzien zijn in de vergunning, moeten bovendien zijn uitgevoerd. Het ogenblik van de voorlopige oplevering van die werken wordt beschouwd als het moment waarop de werken zijn uitgevoerd. Tot zolang dient een vergunningsaanvraag afgetoetst te worden aan de gewestplanbestemming (woongebied, woongebied met landelijk karakter, woonuitbreidingsgebied, milieubelastende industrie en agrarisch gebied).

Op 11 april 2025 ontving AWW de vergunning voor de aanleg van de ovonde voor de kruising van de N10XN15. De werken zijn echter nog niet uitgevoerd en er is dus nog geen voorlopige oplevering. Dit betekent dat de voorschriften nog niet van kracht zijn.

¹⁰ Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Kleinhandelsconcentratie N10 te Heist-op-den-Berg, p. 57.

Voor de volledigheid worden hieronder toch de verordende onderdelen van dit PRUP bekeken.

Bestemming

De zone is bestemd voor:

- **Grootschalige detailhandel** die door de aard van de verkochte goederen op het vlak van afmetingen of volume (niet-draagbaar karakter) en de daarmee samenhangende verkeersgeneratie ook buiten het centrum kunnen.
- Bedrijven, andere dan detailhandelszaken, met een grotere toonzaalfunctie, dit wil zeggen bedrijven waarbij de toonzaalfunctie meer dan 20 % van de bebouwde gelijkvloerse perceelsoppervlakte inneemt.

Indien er geen invulling gebeurt in functie van bovenvermelde bestemmingen, kan een invulling gebeuren met de bestemming wonen

Per bedrijf zijn volgende complementaire functies toegestaan, voor zover gekoppeld en ondergeschikt aan bovenstaande functies:

- kantoren en personeelsruimten
- één bedrijfswoning

Volgende functies zijn niet toegestaan:

- detailhandel, andere dan toegelaten volgens de bestemming
- milieubelastende en/of hinderlijke activiteiten die niet door maatregelen binnen het perceel gebufferd kunnen worden
- bedrijvigheid met een toonzaaloppervlakte kleiner dan 20 % van de bebouwde
- gelijkvloerse perceelsoppervlakte
- SEVESO-inrichtingen
- autonome kantoren
- autonome horeca
- recreatie

Inrichting en beheer

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming, zijn toegelaten voor zover ze in overeenstemming zijn met onderstaande voorschriften en voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft, verenigbaar zijn met de omgeving.

Globale inrichtingsvisie

Alle nieuwe ontwikkelingen of ingrepen moeten de samenhang van de cluster consolideren en/of versterken.

Mobiliteit

Elke vergunningsaanvraag wordt beoordeeld op de toename van de verkeersdynamiek als gevolg van de voorziene activiteiten. In functie van een gunstige beoordeling op het vlak van mobiliteit moet het mobiliteitsprofiel van de activiteit afgestemd zijn op het bereikbaarheidsprofiel.

Ontsluiting

Per bedrijf is slechts één gebundelde in- en uitrit naar de N10 toegestaan met een breedte van maximum 7,5 meter. Het is verplicht deze te voorzien aan de zijdelingse perceelgrens met een aanpalend pand waardoor een koppeling van gebundelde in- en uitritten mogelijk wordt gemaakt. Hiervan kan enkel door technische redenen worden afgeweken.

Artikel 1.1 Groenbuffer

Net zoals de voorschriften van artikel 1 Zone voor grootschalige detailhandel treden de voorschriften van artikel 1.1 Groenbuffer pas in werking na het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning in functie van het verhogen van de capaciteit van de N10. De wegeniswerken en lasten voorzien in de vergunning moeten bovendien zijn uitgevoerd. Het ogenblik van de voorlopige oplevering van die werken wordt beschouwd als het moment waarop de werken zijn uitgevoerd. In afwachting van deze bestemming blijven de gewestplanbestemmingen van toepassing.

Er moet een kwalitatieve groenbuffer worden gerealiseerd die de grootschalige detailhandelscluster afschermt naar de omgeving. De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming en landschappelijke inpassing. De buffer wordt samengesteld uit autochtone (of wanneer niet beschikbaar inheemse) en standplaatsgeschikte soorten.

Uitsluitend volgende werken en handelingen zijn toegestaan, voor zover de bufferende functie behouden blijft:

- Werken en handelingen die nodig of nuttig zijn voor het bufferen van de bedrijfsactiviteiten.
- Het aanleggen en onderhouden van infrastructuur in functie van waterbeheersing of geluidswering.
- Het herstellen, verplaatsen of heraanleggen van nutsleidingen langs openbare infrastructuur.
- Het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor langzaam verkeer dwars door de buffer met een maximale breedte van 3 meter.

- Het doorbreken van de buffer in functie van de aanleg en inrichting van een interne ontsluitingsweg.

Het beheer van de groenbuffer is gericht op het verkrijgen van een dicht scherm. De buffer wordt ecologisch beheerd.

Artikel 2 Landelijk woongebied

Het gebied is bestemd voor wonen, landbouw, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten en functies verwant aan het wonen. Onder aan het wonen verwante functies worden volgende functies verstaan, die naar aard en omvang thuishoren in een landelijk woongebied: handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, socioculturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen.

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten 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 de in de omgeving van het gebied voor wonen en landbouw vastgelegde bestemmingen.
- de bestaande of gewenste woondichtheid.
- de inpassing in de omgeving.

Artikel 3 Openbare weg

Deze zone is bestemd voor openbare infrastructuur en aanhorigheden en voor de inrichting van het openbaar domein ter hoogte van de bestaande wegen.

Werkzaamheden en constructies die nodig zijn voor het optimaal functioneren van de lijninfrastructuur, volgens de toegekende categorisering en de vooropgestelde visie, zijn toegelaten. Volgende werken en handelingen zijn toegelaten:

- Alle werken en handelingen noodzakelijk voor de inrichting van het openbaar domein.
- Voorzieningen/infrastructuur in functie van integraal waterbeheer.
- Inrichtingen en constructies eigen aan de openbare infrastructuur en het langsegelegen openbaar domein.

Bij de realisatie van de werkzaamheden die kaderen in de aanleg en aanpassing van lijninfrastructuur moeten de gebruikte terreinen kwaliteitsvol afgewerkt worden, rekening houdend met de directe omgeving.

Conclusie

De zone richt zich op grootschalige detailhandel met een niet-draagbaar karakter en bijhorende mobiliteitsimpact en stelt duidelijk voorwaarden inzake inrichting, mobiliteit en ontsluiting, met aanvullende eisen zoals de realisatie van een visueel afschermende en ecologisch beheerde groenbuffer.

De ontwikkeling van grootschalige detailhandel in deze zone is pas echter mogelijk na het verkrijgen van een omgevingsvergunning gekoppeld aan de capaciteitsverhoging van de N10 en de uitvoering van de bijhorende infrastructuurwerken. Tot dan blijven de bestaande gewestplanbestemmingen gelden.

Planologisch Attest

Via een planologisch attest wordt op vraag van de ondernemer onderzocht of de bestaande bedrijfsactiviteiten ruimtelijk aanvaardbaar zijn en of er nog mogelijkheid is om uit te breiden. Op 26 september 2024 werd aan Bosmans Slaapcomfort een voorwaardelijk positief attest afgeleverd.

Afbeelding 17. Bestaande toestand



- Er wordt een gunstig attest gegeven onder de volgende voorwaarden.
- Er dient te worden voldaan aan de geldende verordeningen, zoals de hemelwaterverordening.
- Voor de inrichting van de fietsenstallingen wordt rekening gehouden met de inrichtingsprincipes uit het vademecum Fietsvoorzieningen.
- Er dient te worden voldaan aan de voorwaarden opgelegd door het Agentschap Wegen en Verkeer;
 - Vastlegging ten opzichte van de bestaande as van de gewestweg (N0100001 van 25.2 -5 tot 25.3 +15).
 - De grenzen van het openbaar domein volgens onteigeningsplannen C/9937 en 16DAG019258 01 zijn van toepassing.
 - De rooilijn ligt op 13 meter volgens vigerende wegnormen.
 - De zone van achteruitbouw bedraagt 8 meter.
 - De minimaal te respecteren bouwlijn ligt op 21 meter.
 - De ontsluiting voor autoverkeer wordt in alle scenario's via de Heist-Goorstraat voorzien (zo ver mogelijk van rotonde verwijderd), uitgezonderd voor de bewoners van de bedrijfswoning. Alleen de bewoners van de bedrijfswoning mogen de ontsluiting rechtstreeks tot de N10 gebruiken. Dit dient fysisch afdwingbaar gemaakt te worden. Bijkomend mag deze rechtstreekse ontsluiting op N10 enkel behouden blijven zolang de bedrijfswoning in gebruik is.

- In de zone vóór de minimum bouwlijn worden geen constructies toegelaten, zo ook geen ondergrondse. Bijvoorbeeld wadi's, infiltratie- en buffervoorzieningen dienen achter de minimum bouwlijn voorzien te worden.
- Er dient een bufferruimte van minimaal 3 meter te worden voorzien. De groenbuffer moet de grootschalige detailhandel afschermen van het naastgelegen woonperceel en agrarisch gebied. De buffer wordt samengesteld uit autochtone (of wanneer niet beschikbaar inheemse) en standplaatsgeschikte soorten met hoogstammig groen.
- De volgende handelingen zijn toegestaan, voor zover de bufferende functie behouden blijft:
 - Werken en handelingen die nodig of nuttig zijn voor het bufferen van de bedrijfsactiviteiten.
 - Het aanleggen en onderhouden van infrastructuur in functie van waterbeheersing of geluidswering.
 - Het herstellen, verplaatsen of heraanleggen van nutsleidingen langs openbare wegen.
- Met betrekking tot de voorziene achterliggende verharding in gewapend gras is enkel de verharding toegestaan in kader van brandveiligheid.
- Er dient duurzame energieopwekking op het dak voorzien te worden voor minstens eigen gebruik.
- De afstand die in scenario 1a voorzien is tussen de nieuwbouw, de perceelsgrenzen en de naastgelegen woning, is bovengronds de minimale afstand, zijnde 8,54 meter tot de perceelsgrens en 34,76 meter tot de naastgelegen woning.
- De voorziene bouwhoogte in scenario 1a is de maximale bouwhoogte, zijnde 12 meter.
- Binnen het gebouw kunnen enkel de functies die opgenomen zijn in de aanvraag worden voorzien, zijnde toonzaal, kantoren, refter, opslag, vergaderruimte, sanitair en woning.
- De onbebouwde en onverharde ruimte wordt kwalitatief ingevuld met groen en voor wateropvang en -infiltratie.
- De bestaande woning kan als bedrijfswoning behouden blijven.

Voor de lange termijn werden door de aanvrager geen concrete behoeften aangegeven, maar enkel mogelijke theoretische invullingen voorgesteld. Als gevolg hiervan werd door de provincieraad in het attest hierover geen standpunt ingenomen.

De toegestane ontwikkelingsperspectieven op korte termijn veronderstellen de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Zoals eerder in de startnota werd meegegeven, zijn de gewestplanbestemmingen nog van toepassing voor de percelen van Bosmans Slaapcomfort. Omdat de aanvraag van het planologisch attest voorziet in een uitbreiding van een beddenwinkel met toonzaal in agrarisch gebied en gebied voor milieubelastende industrie, is de opmaak van een RUP noodzakelijk. Dit RUP omvat minstens het voorgestelde projectgebied van het planologisch attest.

Naar aanleiding van het planologisch attest voor Bosmans Slaapcomfort werd de opmaak van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) opgestart onder bevoegdheid van de provincie Antwerpen omwille van onderstaande redenen:

Het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels inzake het planologisch attest van 29 maart 2013 (en latere wijzigingen) bepaalt in artikel 5, §1, 2°, a): In de volgende gevallen wordt **over een aanvraag op bovengemeentelijk niveau beslist** omwille van de ligging: **door de provincieraad: als de percelen waarop de aanvraag betrekking heeft, geheel of gedeeltelijk liggen binnen het toepassingsgebied van bestemmingsvoorschriften die opgenomen zijn in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan** of ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, en de werken of handelingen die met het attest beoogd worden in strijd zijn met de voorschriften van dat provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan of van het ontwerp ervan.

Rekening houdend met het feit dat de provincieraad op basis van dit artikel bevoegd is voor het planologisch attest, is de provincieraad ook bevoegd voor het navolgende RUP. Dit volgt uit art. 4.4.26 VCRO:

§ 1. Indien het planologisch attest besluit dat het bedrijf behouden kan worden op de plaats waar het gevestigd is, al dan niet met ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, en als dat behoud of die ontwikkelingsmogelijkheden de opmaak of de wijziging van een ruimtelijk uitvoeringsplan of een plan van aanleg veronderstellen, dan is **het betrokken bestuursorgaan ertoe verplicht om binnen het jaar na de afgifte van het planologisch attest advies te vragen over de startnota voor het ruimtelijk uitvoeringsplan** overeenkomstig artikel 2.2.7, § 2, eerste lid, artikel 2.2.12, § 2, eerste lid, of artikel 2.2.18,

§ 2, eerste lid. Indien het betrokken bestuursorgaan dat nalaat, dan wordt voor dat bestuursorgaan de mogelijkheid tot het voorlopig vaststellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan of tot het voorlopig aannemen van een plan van aanleg voor een ander bestaand bedrijf of voor een nieuw bedrijventerrein opgeschort, totdat alsnog voldaan is aan de rechtsplicht, vermeld in het eerste lid, tenzij het attest inmiddels vervallen is.

6. Het planvoorstel

Het voorwaardelijk goedgekeurde planologisch attest vormt de basis voor de opmaak van het PRUP. Bij de goedkeuring van het planologisch attest werd al rekening gehouden met de visie uit het PRUP Kleinhandelsconcentratie N10, deelplan Lostraat. In het PRUP zullen dan ook aan de voorwaarden uit het planologisch attest, zoals besproken in hoofdstuk 5, worden voldaan.

Voorliggend PRUP schetst een toekomstbeeld voor het projectgebied waarbij rekening wordt gehouden met beleidsdoelstellingen, ruimtelijke uitdagingen en maatschappelijke behoeften.

Afbeelding 19. Planvoorstel



De gewenste uitbreiding van Bosmans Slaapcomfort wordt gezien als **grootschalige detailhandel met verkoop van volumineuze goederen rekening houdend met de verkoop van bedden en matrassen** (conform het decreet IHB). Dit betekent dat de winkel gericht zal zijn op de verkoop van goederen met een niet-draagbaar karakter, waarvoor een grotere toonzaalfunctie vereist is en er ruimere, goed toegankelijke parkeermogelijkheden moeten aanwezig zijn. De voorgestelde uitbreiding sluit aan bij de ruimtelijke visie van het PRUP Kleinhandelsconcentratie N10. Dit plan beoogt een evenwichtige ontwikkeling en versterking van handelsclusters langs de N10.

Een kwalitatieve groenbuffer met standplaatsgeschikte soorten kan de grootschalige detailhandel afschermen van de aangrenzende woning aan de Heist-Goorstraat en het achterliggend agrarisch gebied om **hinder voor de omgeving te minimaliseren**.

Wanneer de plancontour van het projectgebied uitsluitend de grenzen zou volgen van de percelen die vandaag in gebruik zijn door Bosmans Slaapcomfort, zal een restperceel 'milieubelastende industrie' tussen het projectgebied en het woongebied blijven. Dit perceeltje is in gebruik als woonfunctie bij de **woning aan de Heist-Goorstraat**. Restpercelen creëren is niet wenselijk, om die reden wordt de bestemming van dit restperceel omgezet naar **woongebied** om zo aansluiting te vinden bij het bestaande woonlint. De plancontour van het projectgebied wordt dus iets ruimer ingetekend dan enkel de percelen in gebruik door Bosmans Slaapcomfort.

Per bedrijf geldt slechts **één gebundelde in- en uitrit naar de N10**. Deze in- en uitrit wordt aan de perceelgrens gesitueerd om een koppeling met aanpalende percelen mogelijk te maken. Deze aanpak bevordert niet alleen de verkeersveiligheid door het beperken van het aantal aansluitpunten op de N10, maar zorgt ook voor een efficiëntere ruimtebenutting en vergemakkelijkt de interne ontsluiting.

Conclusie

De naar aanleiding van het planologisch attest toegestane uitbreiding op korte termijn van Bosmans Slaapcomfort, sluit aan bij de ruimtelijke visie van het PRUP Kleinhandelsconcentratie N10, deelplan Lostraat. Dit plan streeft naar een evenwichtige ontwikkeling en versterking van handelsclusters langs de N10. Om de impact op de omgeving te beperken, wordt een kwalitatieve groenbuffer voorzien.

7. Compensatieplichten

Compensatie conform het Verzameldecreet Omgeving

Op 17 mei 2024 bekrachtigde de Vlaamse Regering het Verzameldecreet Omgeving (voluit het decreet van 17 mei 2024 houdende diverse bepalingen over omgeving, leefmilieu en natuur en ruimtelijke ordening).

Het decreet voerde de verplichting tot planologische compensatie in bij ruimtelijke uitvoeringsplannen waarbij een bestemmingswijziging plaatsvindt van een zachte naar een harde bestemming. Dit houdt in dat wanneer een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) een bestemmingswijziging doorvoert naar wonen, bedrijvigheid, recreatie of gemeenschapsvoorzieningen, een gelijkwaardige oppervlakte elders moet worden gecompenseerd door deze oppervlakte te herbestemmen naar landbouw, bos, overig groen, reservaat en natuur.

Toepassing van de compensatieplicht

Volgens artikel 2.2.6/1, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) geldt de compensatieplicht onder meer bij een wijziging van 'landbouw' naar 'grootschalige detailhandel'. Dit betekent dat als een RUP landbouwgrond omzet in bedrijvigheid, elders een gelijkwaardige oppervlakte bedrijvigheid moet worden teruggeschakeld naar landbouw of natuur. Dit garandeert een evenwichtige ruimtelijke ordening en voorkomt overmatige verstedelijking.

De parlementaire voorbereiding verduidelijkt dat de compensatieplicht ook geldt bij RUP's die voortvloeien uit een planologisch attest. Als een RUP niet enkel bestaande bebouwing bestendigt, maar ook uitbreiding toelaat, moet hiervoor gecompenseerd worden.

Uitzonderingen op de compensatieplicht

Artikel 2.2.6/1, §1, vierde lid VCRO voorziet enkele uitzonderingen waarbij compensatie niet vereist is:

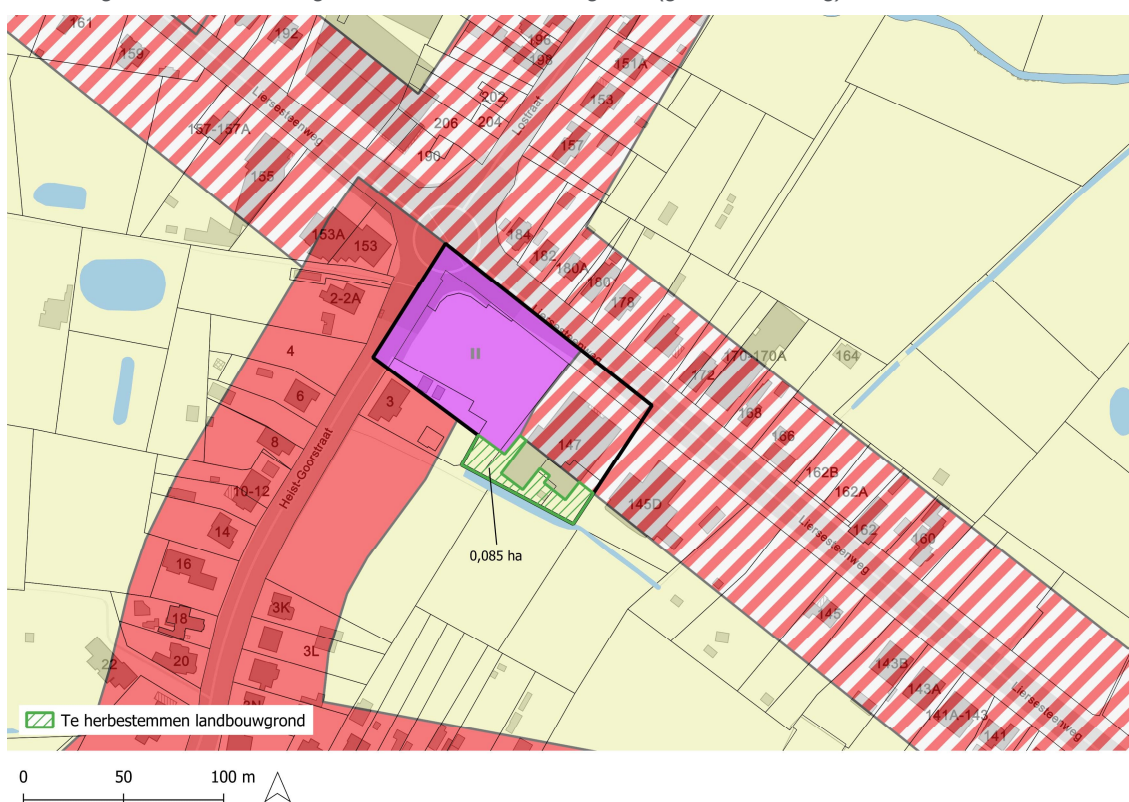
- 1° **beperkte oppervlakte**: de wijziging naar een bestemming uit de eerste groep als vermeld in het eerste lid beslaat een in omvang beperkte oppervlakte.
- 2° **geen geschikte gronden**: op het grondgebied van de plannende overheid zijn geen gronden meer aanwezig die een bestemming uit de eerste groep als vermeld in het eerste lid hebben, waarvan de ontwikkeling beleidsmatig niet langer gewenst is.
- 3° **zone-eigen maken van bestaande constructies**: de bestemmingswijziging is gericht op het zone-eigen maken van bestaande hoofdzakelijk vergunde constructies. Wordt in het betrokken ruimtelijk uitvoeringsplan echter ook in ruimtelijke uitbreiding voorzien, dan geldt de verplichting tot compensatie voor de oppervlakte van de mogelijke uitbreiding.

In het geval van Bosmans Slaapcomfort voldoet de geplande bestemmingswijziging aan de eerste uitzondering:

- De parlementaire voorbereiding geeft aan dat kleine aanpassingen, zoals het aligneren van zonegrenzen op bestaande kadastrale perceelsgrenzen, als **grenscorrecties** worden beschouwd en niet tot compensatie leiden.
- Rekening houdend met de hoofdzakelijk vergunde constructies, bedraagt de oppervlakte van herbestemde landbouwgrond slechts **0,085 hectare**. Dat wordt als **verwaarloosbaar** beschouwd in verhouding tot de totale bestemmingszone.

Bovendien is het agrarisch gebied binnen het projectgebied van niet-buikbare kwaliteit omdat het wordt afgescheiden van de rest van het agrarisch gebied door een waterloop.

Afbeelding 20. Aanduiding herbestemde landbouwgrond (groene arcering)



Conclusie

De plannende overheid kan in alle redelijkheid concluderen dat de herbestemming van agrarisch gebied naar een gebied dat bestemd wordt voor grootschalige detailhandel, enkel een grenscorrectie betreft en betrekking heeft op een beperkt oppervlakte. Voor dit projectgebied is dus geen planologische compensatie vereist voor de bestemmingswijziging van het terrein in agrarisch gebied.

Compensatie conform het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA)

De provincie Antwerpen stelt zich de vraag:

‘Hoe zorgen we ervoor dat er in 2050 nog voldoende ruimte is om op een duurzame en kwaliteitsvolle manier te wonen, werken en leven?’

Met het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA) biedt de provincie hierop een antwoord. Dit beleidsplan, definitief vastgesteld op 26 oktober 2023, omvat een strategische langetermijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie, aangevuld met concrete beleidskaders op middellange termijn om deze visie te realiseren.

Het PBRA stelt dat **de bestaande ruimte voor bedrijvigheid maximaal behouden, versterkt en geoptimaliseerd moet worden**. Belangrijk om te vermelden is dat het PBRA detailhandel niet onder bedrijvigheid, maar onder wonen classificeert. Dit betekent dat omzettingen van bedrijventerreinen naar detailhandel niet als behoud van economische ruimte worden beschouwd, maar als omzetting naar woonfuncties.

Vanuit het uitgangspunt ‘behoud van ruimte, niet van plek’ binnen het Beleidskader ‘Verdichten en ontlichten van de ruimte’ zet de provincie maximaal in op het behouden van de bestaande capaciteit. Slecht gelegen bedrijventerreinen kunnen verplaatst of geruild worden naar locaties die beter gelegen zijn, en waar een hoger rendement kan nagestreefd worden.¹¹ Waar het kan, koppelen we het verlaten van slecht gelegen locaties aan de realisatie van bijkomende economische ruimte op plaatsen die daar wel geschikt voor zijn. Dit impliceert dat wanneer een bedrijventerrein wordt omgezet naar een andere bestemming, er compensatiemaatregelen moeten worden genomen om het verlies aan bedrijventerrein elders te compenseren.

Conform het compensatieonderzoek, zie hoofdstuk 8, dient **een oppervlakte van 3.450 m² gecompenseerd te worden**. Deze maatregel waarborgt dat de totale capaciteit aan bedrijventerrein in de provincie behouden blijft ondanks eventuele functiewijzigingen.

¹¹ Pagina 44, (2023). *Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen Beleidskader ‘Verdichten en ontlichten van de ruimte’*. Provincie Antwerpen

Conclusie

Het PBRA streeft naar het behoud van ruimte voor bedrijvigheid. Bij omzetting van bedrijventerreinen naar andere bestemmingen wordt waar het kan, het verlaten van slecht gelegen locaties gekoppeld aan de realisatie van bijkomende ruimte voor bedrijvigheid op plaatsen die daar wel geschikt voor zijn.

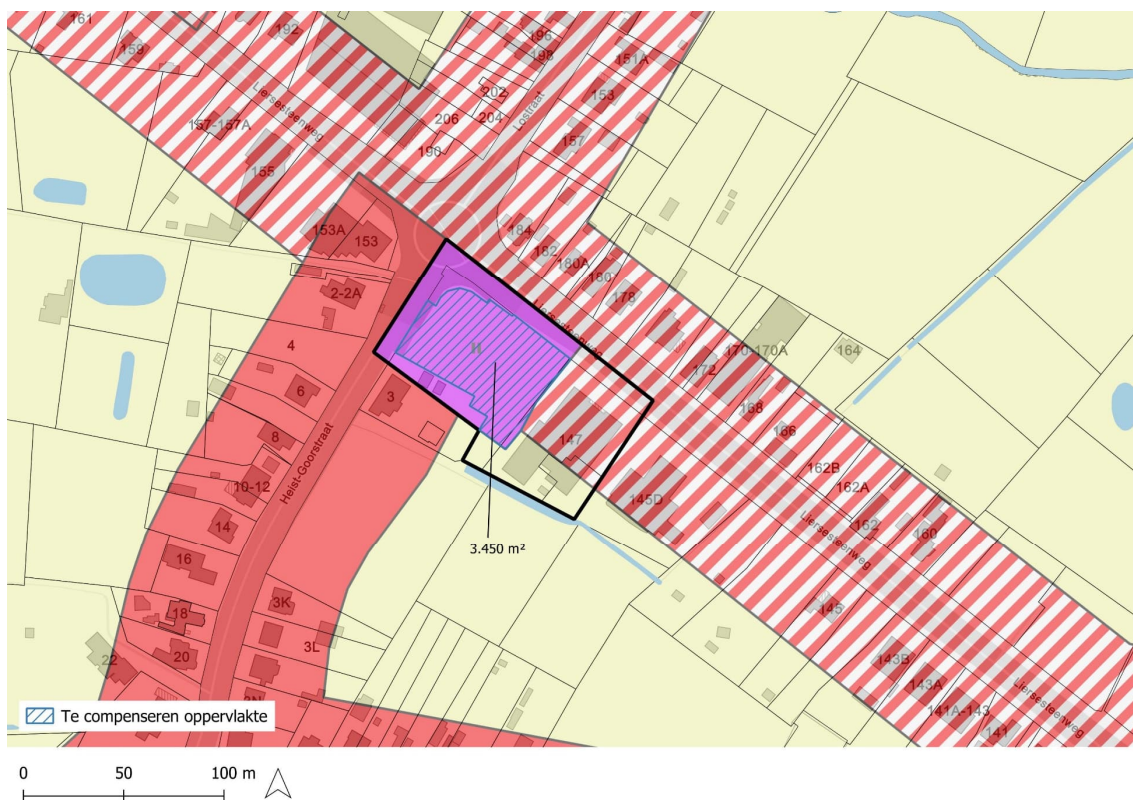
Omdat het PRUP een zone bestemd voor milieubelastende industrie zal herbestemmen naar een zone voor grootschalige detailhandel, is er een compensatieplicht.

8. Compensatieonderzoek

De voorziene functiewijzigingen hebben enkel betrekking op het deel van de paarse zone. De reële capaciteit voor bedrijvigheid binnen dit deel wordt daarbij gecompenseerd. Concreet bedraagt **de te compenseren oppervlakte ongeveer 3.450 m²**. Dit is de paarse zones van perceel 735D3e en perceel 795F3. De overige delen van de paarse zone worden niet meegenomen in de compensatie omdat deze delen bijvoorbeeld worden ingenomen door bestaande woningen, infrastructuur of al als woongebied zijn bestemd.

Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen vertrekt immers vanuit het principe 'behoud van capaciteit voor bedrijvigheid' en vereist geen één-op-één planologische compensatie van bestemmingen. Enkel de delen die op dit moment bijdragen aan de capaciteit voor bedrijvigheid komen aldus in aanmerking voor compensatie. Om deze afbakening visueel te ondersteunen, wordt hieronder een kaart weergegeven.

Afbeelding 21. Aanduiding te compenseren oppervlakte (blauwe arcering)



In het kader van het compensatieonderzoek wordt in eerste instantie gezocht naar oplossingen binnen de gemeentegrenzen. Wanneer nodig komen ook oplossingen buiten de gemeentegrenzen in aanmerking, mits deze beter gepositioneerd zijn. Een uitgebreide screening wordt vooropgesteld om verschillende mogelijkheden en uiteenlopende ruimtelijke situaties in kaart te brengen zodat er een zo breed mogelijk onderzoek kan plaatsvinden. Vervolgens worden drie potentiële gebieden onderzocht voor herbestemming naar bedrijfsactiviteiten. Deze herbestemming is essentieel om te

voldoen aan de compensatievereisten voor de uitbreidingsplannen van Bosmans Slaapcomfort, zoals blijkt uit de vorige titel 'Compensatieplichten', subtitel 'Compensatie vanuit het PBRA'.

Methodiek

Met behulp van een geografisch informatiesysteem (GIS) werden de contouren van de bestaande bedrijventerreinen geprojecteerd op het gewestplan.

Binnen deze contouren werd systematisch gezocht naar percelen waarvan de bestemming afwijkt van de paarse bestemmingskleur, die duidt op zones bestemd voor industrie of bedrijvigheid. Deze afwijkende zones werden vervolgens afzonderlijk geanalyseerd aan de hand van diverse ruimtelijke criteria waaronder:

- ontsluiting: de bereikbaarheid van het perceel via het bestaande wegennet of andere vervoersinfrastructuur
- clustervorming: de mate waarin het perceel deel uitmaakt van een groter geheel van economische activiteiten of een bedrijvencluster of erbij aansluit
- inpassing: de ruimtelijke samenhang binnen de omgeving
- oppervlakte: een gelijkaardige oppervlakte ten opzichte van de te compenseren oppervlakte

Deze werkwijze maakt het mogelijk om drie potentiële compensatiegebieden verder te onderzoeken en onderbouwde aanbevelingen te formuleren over het al dan niet bestendigen of herbestemmen van bepaalde zones.

Op basis van de voormelde ruimtelijke criteria werden drie mogelijke compensatiegebieden geselecteerd.

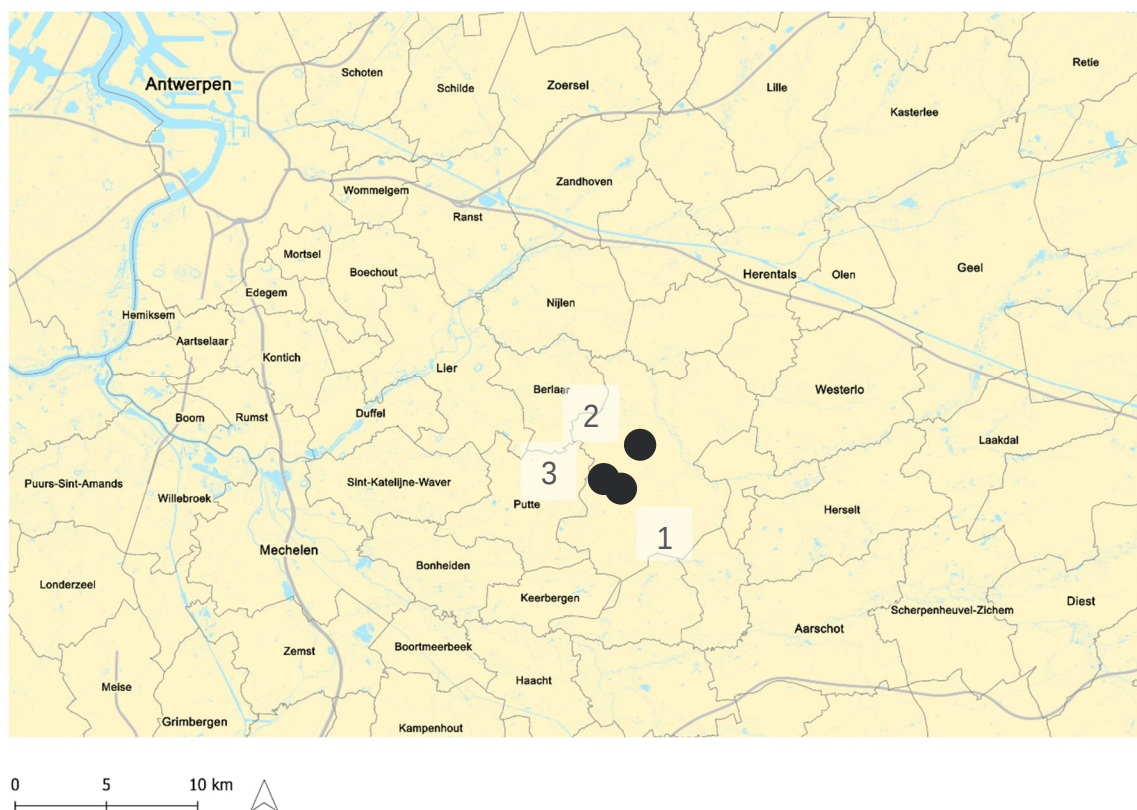
Situering

Op macroschaal

Binnen de gemeentegrenzen van Heist-op-den-Berg wordt in eerste instantie actief gezocht naar geschikte locaties om de huidige bestemming aan bedrijvigheid te compenseren. In dit kader worden verschillende gebieden onderzocht om de huidige bestemming aan bedrijvigheid te compenseren.

Compensatiegebied 1 en Compensatiegebied 3 liggen, net als het projectgebied, in het zuiden van de gemeente en beschikken over een goede ontsluiting via de Liersesteenweg (N10). Compensatiegebied 2 bevindt zich in het noorden van de gemeente, midden in een woonweefsel.

Afbeelding 22. Potentiële compensatiegebieden op macroschaal



Op mesoschaal

Binnen de gemeente Heist-op-den-Berg worden drie mogelijke compensatiegebieden onderzocht, elk met een duidelijk verschillend ruimtelijk karakter.

Compensatiegebied 1 ligt aan de Schoorstraat, een zijweg van de N10. In tegenstelling tot Bosmans Slaapcomfort, is er eerder sprake van een cluster aan bedrijfsactiviteiten.

Compensatiegebied 2 bevindt zich ten noorden van het kerkplein aan de Leopoldlei. Deze straat maakt deel uit van een meer verstedelijkt weefsel, bestaande uit een aaneenschakeling van woningen en handelszaken.

Compensatiegebied 3 bevindt zich bij de kruising van de N10 en de Beemdekensstraat.

Compensatiegebied 1 en 3 zijn gelegen ten zuidwesten van de kern van Heist-op-den-Berg en maken deel uit van een omgeving die aansluit op de bestaande grootschaligere industrieterreinen. Binnen en rondom deze cluster zijn enkele verspreide onverharde agrarische percelen te vinden, vooral ten zuiden en westen van het gebied.

Afbeelding 23. *Potentiële compensatiegebieden op mesoschaal*



Op microschaal

Afbeelding 24. Compensatiegebied 1 op microschaal



Tabel 3. Handelszaken in de nabije omgeving

	Naam		Naam
1.	Lidl	5.	Ontzorg-Renovatie
2.	Van Egdom P-Mariën & Co	6.	AVL Motors
3.	Gastrobar rocks	7.	Schoenen Slaets
4.	DG Wheels		

Afbeelding 25. Compensatiegebied 2 op microschaal



Compensatiegebied 2 bestaat de percelen waar Kerkstoel Bouwmaterialen is gevestigd.

Tabel 4. Programma in de nabije omgeving

	Naam		Naam
1.	Gemeentebestuur HodB	5.	Frituur Marco
2.	Grace by Amelie	6.	Haartrend Sofie
3.	RioTechnics Ontstoppingsdienst & Rioleringswerken	7.	Begraafplaats Hallaar
4.	Heilige Donatus Kapel	8.	Briards du Bohémien

Afbeelding 26. Compensatiegebied 3 op microschaal



Compensatiegebied 3 omvat twee scenario's. Beide scenario's omvatten de percelen waarop voorheen Carwash De Cuyper was gevestigd. Optie 2 voorziet daarnaast in een uitbreiding die het terrein van het huidige tankstation Gabriels en bijbehorende winkel omvat.

Tabel 5. Programma in de nabije omgeving

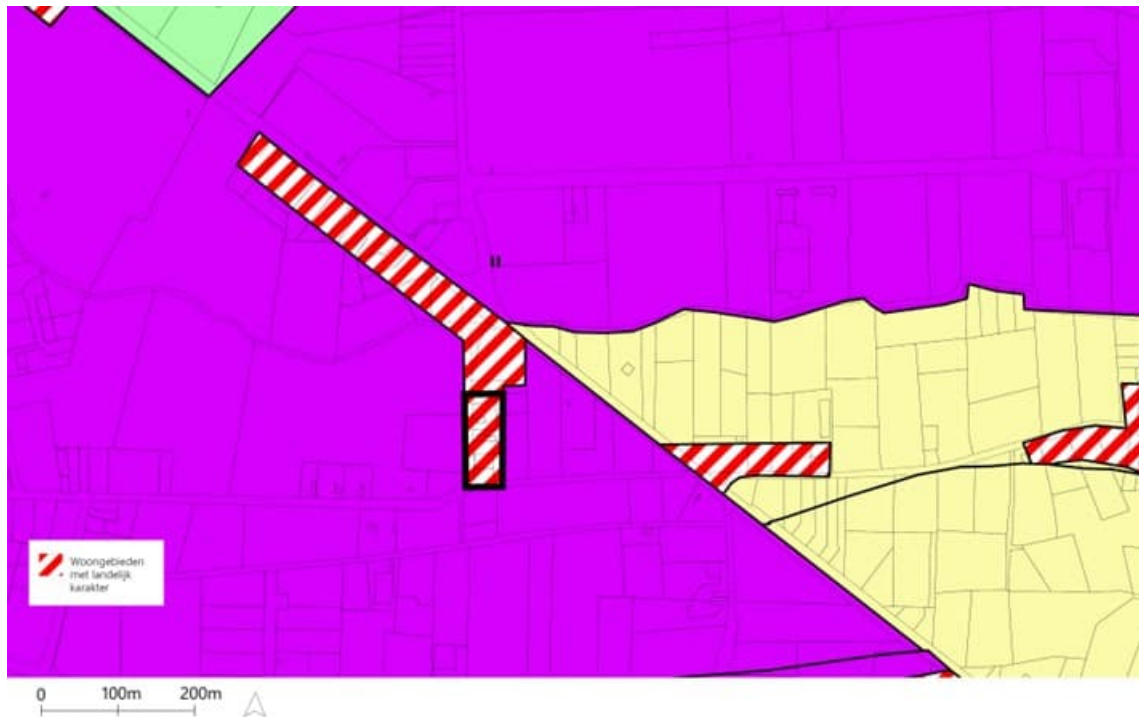
	Naam		Naam
1.	Autobanden De Kempen	5.	Van Driessche
2.	Garage Serneels	6.	ManMade
3.	Vastgoedservice HopB	7.	De Studio
4.	Van Haren		

Juridisch kader

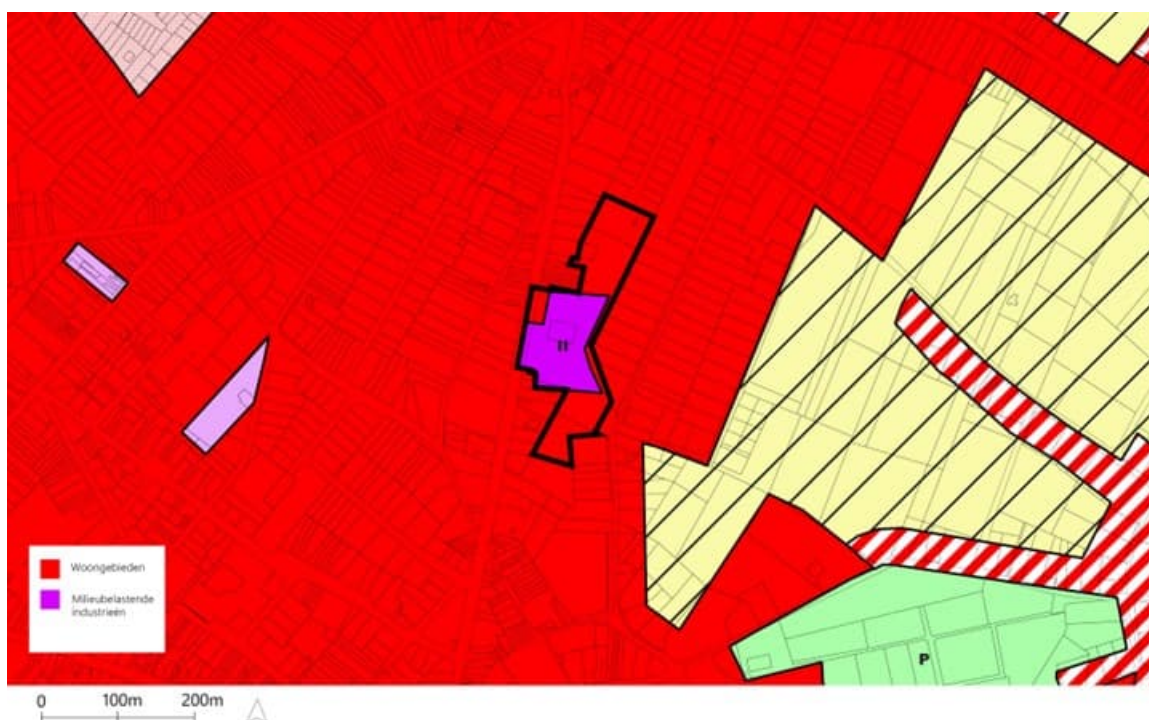
Gewestplan

De potentiële compensatiegebieden bevinden zich volledig binnen het origineel gewestplan 'Mechelen' op het grondgebied van de gemeente Heist-op-den-berg. Het gewestplan werd goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 5 augustus 1976.

Afbeelding 27. Gewestplanbestemming Compensatiegebied 1



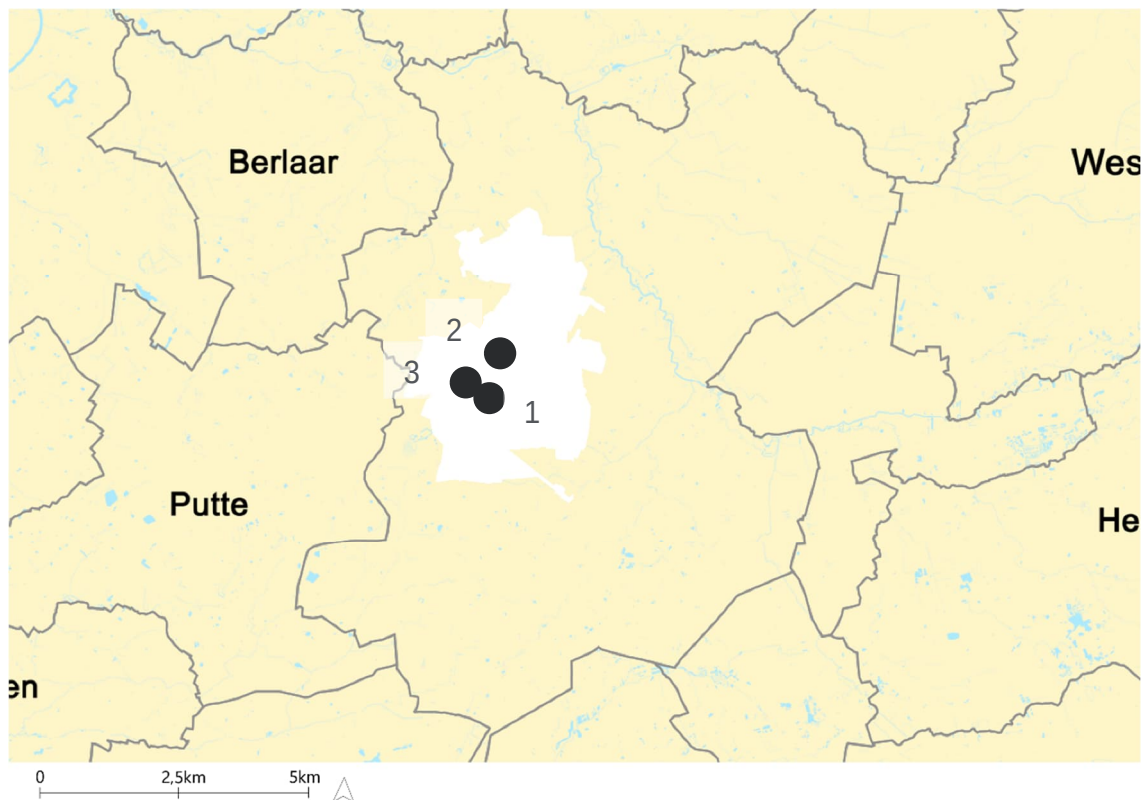
Afbeelding 28. Gewestplanbestemming Compensatiegebied 2



PRUP 'Afbakeningslijn'

De drie compensatiegebieden bevinden zich binnen de contouren van het kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg. Binnen deze afbakeningslijn worden verstedelijking en stedelijke functies in principe toegelaten, mits deze in overeenstemming zijn met de hogere ruimtelijke beleidsvisie.

Afbeelding 29. Contour Afbakeningslijn



Gemeentelijk RUP 'Perimeter Meergezinswoningen'

Tegelijkertijd liggen de drie compensatiegebieden binnen het plangebied van het Gemeentelijk RUP 'Perimeter Meergezinswoningen', dat op 18 maart 2018 werd goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen. Hier geldt een verbod op het oprichten van nieuwe meergezinswoningen en het omvormen van bestaande eengezinswoningen naar meergezinswoningen.



Gemeentelijk RUP 'Sparsite'

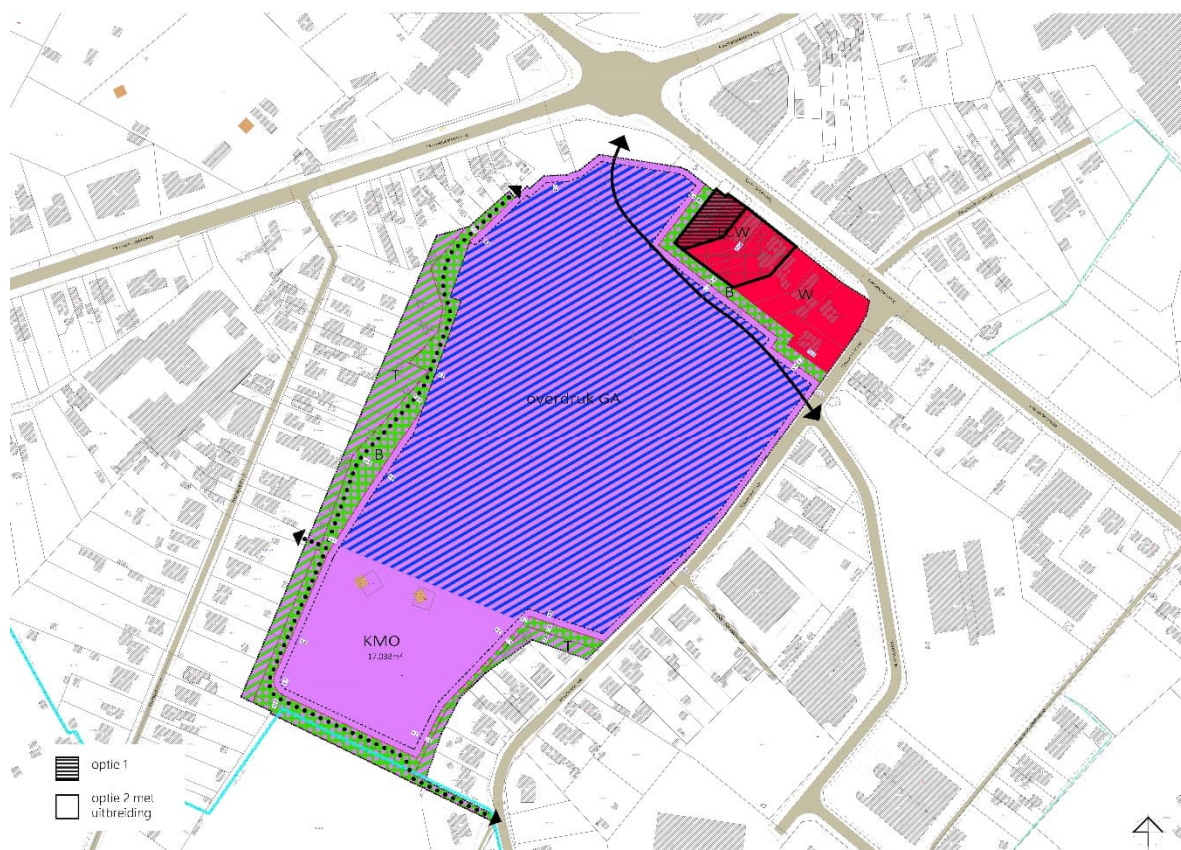
Voor Compensatiegebied 3 is het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Sparsite van toepassing. In dit gebied geldt artikel 1, dat een woonzone aanduidt waar uitsluitend eengezinswoningen zijn toegestaan, beperkt tot twee bouwlagen. Aan het zuidelijke uiteinde van het gebied is artikel 2 van toepassing, dat een zone voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo) betreft. Hier zijn verschillende hoofdactiviteiten mogelijk, waaronder:

- kmo-productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen
- distributie en groothandel
- op- en overslag en voorraadbeheer
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten

Voor de bebouwing binnen de kmo-zone geldt een maximale footprint van 30.000 m².

Het grootste deel van Compensatiegebied 3 valt onder artikel 1.1, dat de overdrukzone voor tankstations en carwashes (TCW) bepaalt. Rond deze zone is artikel 2.2 van toepassing, met betrekking tot de overdrukzone voor buffers (B), en daarnaast geldt ook artikel 3 over de indicatieve ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.

Afbeelding 31. Contour Sparsite



Basisplan

	grens RUP
	perceelnummer
	GRB - edelruimteplan (perceelplan) (toestand GRB 03/01/2023)
	GRB - gebouw aan de grond (toestand GRB 03/01/2023)
	GRB - gebouwenhoogte (toestand GRB 03/01/2023)
	GRB - hoogspanningsmast
	grens tussen bestemmingszones RUP
	maatlijnen
Hydrografische Atlas	
	ontbevaarde waterloop, 2 ^e categorie
	ontbevaarde waterloop, niet geïntegreerd

Bestemmingen

grondvlakken	
	Artikel 1. Zone voor wonen (W)
	Artikel 2. Zone voor KMO
overdrukken	
	Artikel 1.1. Overdrukzone voor tankstation en car-wash (TCW)
	Artikel 2.1. Overdrukzone voor gemengde activiteiten (GA)
	Artikel 2.2. Overdrukzone voor buffer (B)
	Artikel 2.3. Overdrukzone voor tuinen (T)

Bouwzone

	bouwzone
aanduidingen niet carref	
	Artikel 3. Indicatieve omsluiting gemeentelijk verkeer
	Artikel 4. Indicatieve omsluiting pacific weggebruikers

De onderliggende is opgemaakt op basis van het GRB-cad versie 03/01/2023

Eerste afweging mogelijke compensatiegebieden

Compensatiegebied 1

Het gebied heeft momenteel een woonbestemming met een landelijk karakter maar is volledig omringd door een paarse bestemming. Daar situeren zich verschillende bedrijfsactiviteiten. Dit maakt de herbestemming logisch en planologisch verantwoord, omdat het aansluit bij de bestaande ruimtelijke context en de bestaande versnippering van de bedrijvenzone oplost. De bedrijvenzone zal zo ruimtelijk kunnen geoptimaliseerd worden waardoor er functioneel ook een grotere samenhang kan ontstaan.

Bovendien is de strategische ligging aan de N10 een belangrijk pluspunt. Deze centrale verbindingsweg zorgt voor een efficiënte ontsluiting van het gebied. Daarnaast ligt het buiten de kern, wat betekent dat bedrijvigheid hier geen directe invloed heeft op woonwijken of dorpsgezichten.

Compensatiegebied 2

De percelen van de Kerkstoel Bouwmaterialen zijn deels bestemd als zone voor milieubelastende industrieën en woongebied. Een belangrijk deel van de bedrijfsactiviteiten bevindt zich in woongebied. De bedrijvencluster is volledig omgeven door woongebied binnen de kern van Heist-op-den-Berg.

Bij behoud van de huidige bedrijfsactiviteiten zou een herbestemming resulteren in een geïsoleerde grootschalige bedrijfszone die ver verwijderd is van bestaande clusters voor bedrijvigheid en omgeven is door een fijnmazig woonweefsel.

Volgens het PBRA moet verweefbare bedrijvigheid prioritair in de kern worden geplaatst. Bedrijvigheid is slechts verweefbaar wanneer door haar aanwezigheid de draagkracht van de omgeving niet wordt overschreden op het gebied van milieu, mobiliteit, gezondheid, hinder, ... Dit gebied biedt kansen om verweefbare bedrijvigheid in de kern vast te leggen en ruimte voor bedrijvigheid in de kern te voorzien. Er kan onderzocht worden welke maatregelen kunnen worden genomen om bestaande bedrijvigheid, zoals die van Kerkstoel, op een ruimtelijk verantwoorde manier in te passen in de omgeving, zodat deze niet op voorhand wordt uitgesloten. Daarnaast kan worden nagegaan welke kleinschalige bedrijfsactiviteiten geen hinder vormen voor de woonomgeving. Daarbij mag het aanbrengen van een bufferzone uitsluitend tot doel hebben om eventuele visuele hinder te beperken.

Compensatiegebied 3

Het RUP Sparsite bestemt het gebied aan als overdrukzone voor een tankstation en een carwash.

Dit gebied biedt diverse strategische voordelen. Net zoals bij compensatiegebied 1, is de ligging aan de N10 een belangrijk pluspunt. Deze centrale verbindingsweg zorgt voor een efficiënte ontsluiting van het gebied. Bovendien bevindt het zich buiten de kern waardoor bedrijvigheid hier geen directe invloed heeft op woonwijken of dorpsgezichten.

9. Alternatieven

Voor het voorgenomen projectgebied zijn er geen relevante alternatieven geïdentificeerd. Uit het planologisch attest van 26 september 2024 volgt dat het bedrijf behouden mag blijven op de plaats waar het gevestigd is. Uit dat onderzoek bleek dat er geen optimalere oplossingen beschikbaar zijn. Derhalve worden in deze milieueffectrapportage geen nieuwe beleids- of locatiealternatieven overwogen.

10. Plan-m.e.r.-screening

Begrippen plan-m.e.r.-screening

De plan-m.e.r.-screening hanteert dezelfde terminologie als in het inleidende hoofdstuk 'Hoe lees ik een startnota', zodat begrippen zoals compensatiegebied en studiegebied naar hetzelfde referentiekader verwijzen.

In de uitwerking van de plan-m.e.r.-screening is er echter voor gekozen om het begrip 'projectgebied' te vervangen door 'deelgebied van Bosmans Slaapcomfort'. De term 'projectgebied' kan namelijk binnen een m.e.r.-context tot verwarring leiden omdat dit eerder gebruikt wordt bij omgevingsvergunningsaanvragen voor concrete projecten. Binnen een planningsproces wordt eerder gesproken van een 'plangebied'. Om verwarring te voorkomen, hanteren wij daarom consequent de aanduiding 'deelgebied van Bosmans Slaapcomfort'.

Toetsing plan-m.e.r.-plicht

De bepaling van de plan-m.e.r.-plicht houdt de volgende drie stappen in:

1. Nagaan of het voorgenomen plan of programma onder de definitie valt zoals gedefinieerd in het DABM.
2. Nagaan of het plan of programma onder het toepassingsgebied valt zoals bepaald in het DABM.
3. Als dat zo is: nagaan of de plicht tot opmaak van een plan-MER geldt voor dit specifiek plan of programma.

Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) vallen onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM). En omdat RUP's het kader vormen voor de toekenning van vergunningen, vallen ze eveneens onder het toepassingsgebied van het DABM. Om te kunnen afwijken van de principiële plan-m.e.r.-plicht, moet cumulatief aan onderstaande voorwaarden worden voldaan:

- Het plan omvat een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging. Wanneer het plan of programma betrekking heeft op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme, ruimtelijke ordening of grond gebruik.
- Het plan vormt een kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlagen I, II en III van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

Wanneer het plan niet onder bovenvermelde scenario valt, kan er enkel afgeweken worden van de principiële plan-m.e.r.-plicht als de initiatiefnemer, aan de hand van de criteria die worden omschreven in [bijlage I bij het decreet](#), aantoont dat dit plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben. De criteria hebben enerzijds betrekking op de kernmerken van het plan of programma zelf, anderzijds op de

kenmerken van de effecten en van de gebieden die beïnvloed worden. Om na te gaan of een plan of programma al dan niet aanzienlijke milieueffecten kan hebben, dient een zogenaamd 'onderzoek tot milieueffectrapportage' te worden uitgevoerd, ook een plan-m.e.r.-screening genoemd.

Tabel 6 geeft een overzicht van bovenstaande criteria in het kader van onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan.

Tabel 6. Toetsing plan-m.e.r.-plicht

Criteria plan-m.e.r.-plicht	Toepassing criteria op het plan	Besluit
Het plan of programma heeft betrekking op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme, ruimtelijke ordening of grond gebruik.	Het plan of programma heeft betrekking op landbouw, vervoer, waterbeheer, industrie, ruimtelijke ordening, industrie en grondgebruik.	Zie vorige kolom.
Het plan vormt een kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlagen I, II en III van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.	Het plan vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project bijlage III Rubriek 10j <i>Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater, die niet zijn opgenomen in bijlage I of II.</i> Rubriek 10b <i>Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)</i> rubriek 10a <i>Industrieterreinontwikkeling</i>	Zie vorige kolom.

Omvat geen klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging.	Om te bepalen of er sprake is van een klein gebied moet een vergelijking gemaakt worden tussen de oppervlakte van het gebied waarom het bedoelde plan betrekking heeft en het grondgebied van de betrokken lokale bestuursinstantie, zijnde Heist-op-den-Berg. Het plangebied zal uiteindelijk bestaan uit het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en één van de drie compensatiegebieden. Wanneer het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort samen met het grootste compensatiegebied wordt meegerekend, bedraagt dit 0,036 % van de totale oppervlakte van de gemeente Heist-op-den-Berg. Indien het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort met het kleinste compensatiegebied wordt gecombineerd, komt de totale oppervlakte uit op 0,0135 % van de totale gemeentelijke oppervlakte. Omdat het studiegebied minder dan 1 % van de totale oppervlakte van de gemeente beslaat, wordt het beschouwd als een klein gebied. De toekomstige ontwikkelingen voor de uitbreiding van de winkel in het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort, zijn gericht op het creëren van meer ruimte voor klanten en zijn niet bedoeld om meer klanten uit verder gelegen regio's aan te trekken. Hierdoor worden de plandoelstellingen ook beoordeeld op lokaal niveau. Bovendien, gezien de beperkte oppervlakte van het aan te wijzen industriegebied, wordt dit eveneens als een lokale aangelegenheid beschouwd. Om te bepalen of er sprake is van een kleine wijziging moet een vergelijking gemaakt worden tussen de verordende voorschriften van het geldende plan en die van het voorgenomen plan	Het plan of programma omvat geen kleine wijziging maar beslaat wel een klein gebied op lokaal niveau.
---	---	--

	Het plan omvat geen kleine wijziging, omdat er een herbestemming van milieubelastende industrie, landschappelijk woongebied en agrarisch gebied zal plaatsvinden naar grootschalige detailhandel, woongebied en buffergebied. De milieubelastende industrie zal ook gecompenseerd worden in een ander gebied.	
--	---	--

Zoals duidelijk wordt in de bovenstaande tabel, voldoet het plan of programma niet aan de twee criteria voor onmiddellijke plan-m.e.r.-plicht. Er kan dus worden geconcludeerd dat het RUP niet 'van rechtswege' plan-m.e.r.-plichtig is, maar wel onderworpen is aan een screeningsplicht (scenario 2). Op basis van de resultaten van het onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieueffecten zal worden vastgesteld of de opmaak van een plan-MER noodzakelijk is.

Ook werd er al eerder een planologisch attest opgemaakt voor het Bosmans Slaapcomfort waarbij door team-MER werd geconcludeerd dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen. Hieronder wordt het besluit weergegeven, het document is raadpleegbaar in bijlage.

In het Besluit van de Vlaamse regering inzake planologische attesten dd 29 maart 2013 wordt gesteld :

Art. 2. Een aanvraag van een planologisch attest bestaat uit :

(...) 10° documenten waaruit blijkt dat voldaan is aan de verplichtingen inzake milieueffectrapportage.

In de handleiding over het planologisch attest wordt aangegeven hoe deze regelgeving kan worden geïnterpreteerd : het uitvoeringsbesluit planologisch attest stelt dat ook documenten moeten worden toegevoegd 'waaruit blijkt dat voldaan is aan de verplichtingen inzake milieueffectrapportage'. In de praktijk is dit relevant indien met de aanvraag een zogenaamde kortetermijnvergunning wordt beoogd. Het attest kan dan immers de basis vormen voor een stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning. Het komt daarmee binnen de toepassingsfeer van de wetgeving en reglementering over milieueffectrapportage.

Concreet: als de aanvrager een kortetermijnvergunning wil, zal de aanvraag vergezeld moeten zijn van de screeningsbeslissing van de dienst MER waaruit blijkt dat geen MER vereist is (cfr. artikel 4.2.6, §2 DAB), dan wel de ontheffingsbeslissing van de dienst Mer (cfr. artikel 4.2.3, §3quater DABM) of een door de dienst MER goedgekeurd plan-MER.

In dit geval heeft het team-MER op 31 januari 2024 bevestigd dat het voorgenomen plan (planologisch attest) geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is. (zie Bijlage I)

De screening van de mogelijke milieueffecten, gegenereerd door het plan, wordt in de volgende hoofdstukken beschreven.

Referentiesituaties

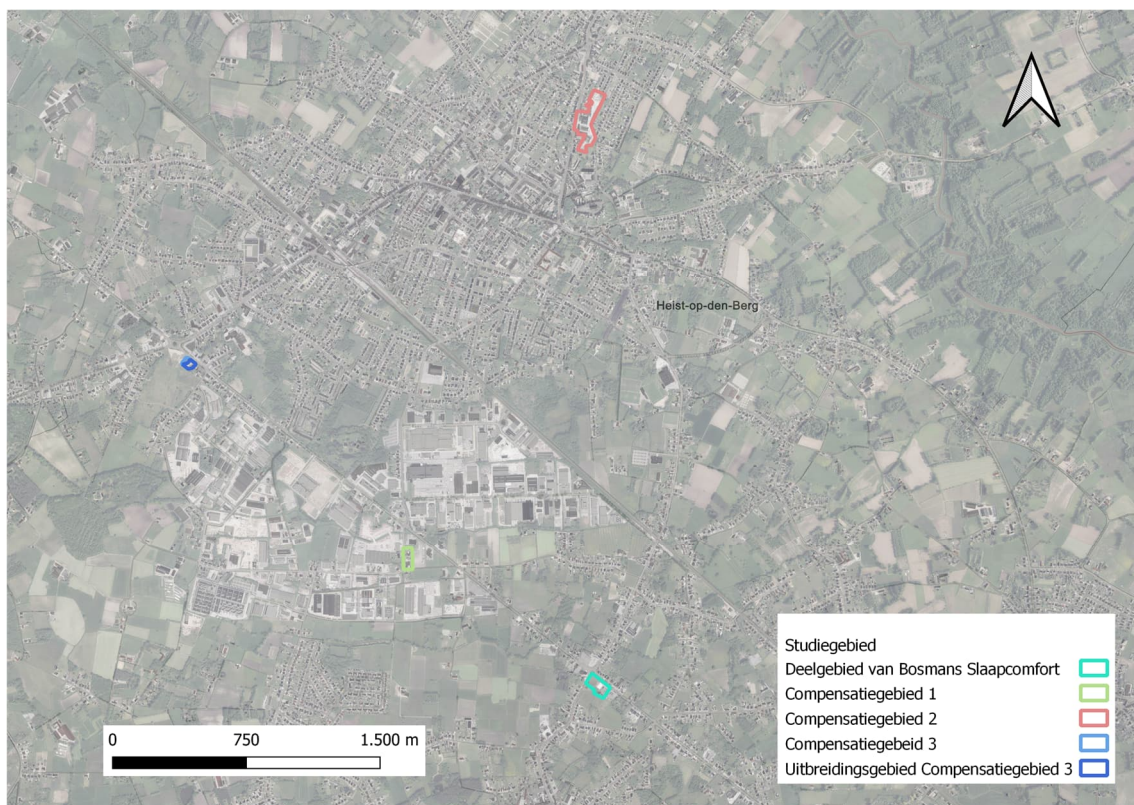
De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van het plan. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in afwezigheid van het RUP.

In de plan-m.e.r.-screening worden twee referentiesituaties gehanteerd omdat de huidige en de planologische toestand van het studiegebied verschillen. De eerste referentiesituatie betreft de huidige toestand van het studiegebied. Referentiesituatie 2 is gebaseerd op de planologische toestand van het studiegebied. Beide referentiesituaties beschrijven het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en de compensatiegebieden.

Studiegebied

Het studiegebied omvat in deze plan-m.e.r.-screening de contouren van de geplande planwijziging binnen het gebied van Bosmans en de contouren van de drie compensatiegebieden (+uitbreidingsgebieden) (Afbeelding 32).

Afbeelding 32. Studiegebied PRUP Bosmans



Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Referentiesituatie 1 (huidige toestand)

Het deelgebied omvat in het oostelijke deel de beddenwinkel Bosmans Slaapcomfort. De tijdelijke tent als uitbreiding van de winkel, weergegeven op onderstaande afbeelding, is ondertussen afgebroken. Het overige deel van het deelgebied bestaat uit braakliggend terrein met in het zuiden een bomenrij die het perceel scheidt van het achterliggend woongebied en agrarisch gebied (Afbeelding 33).

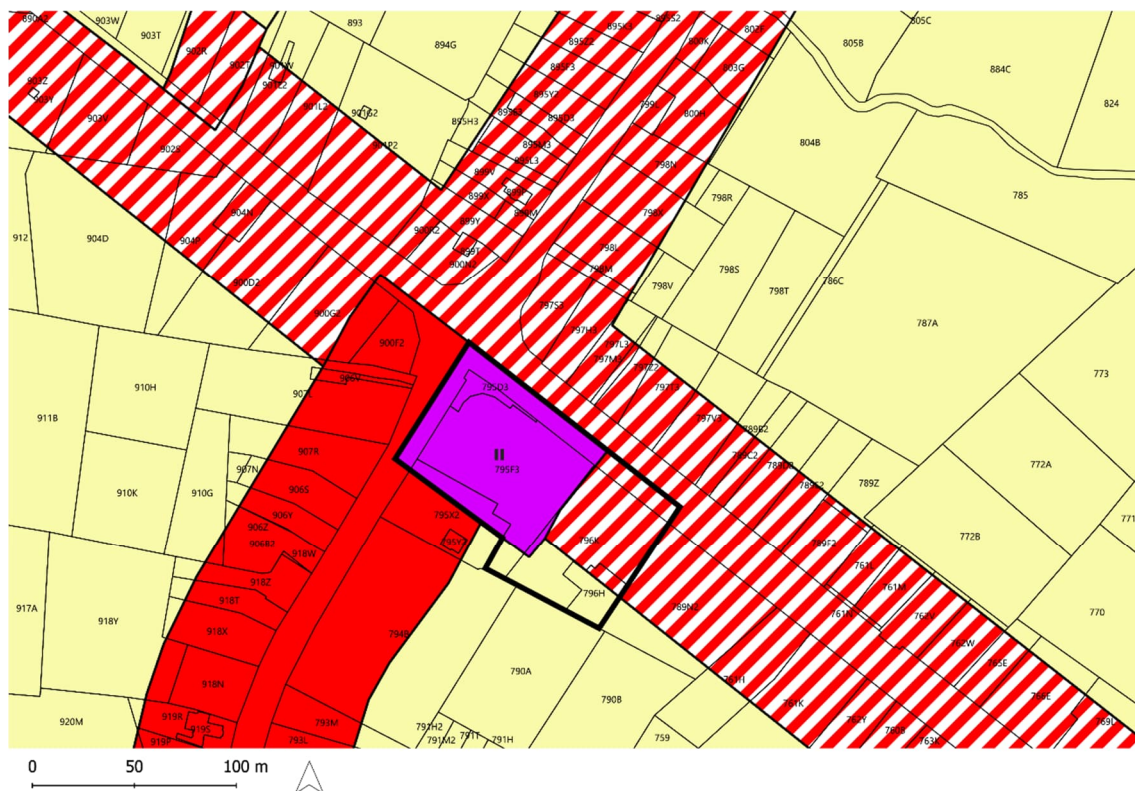
Afbeelding 33. Luchtfoto omgeving deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Referentiesituatie 2 (planologische toestand)

Referentiesituatie 2 omvat de geldende planologische toestand waarbij het gebied bestemd is voor milieubelastende industrieën, woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied (Afbeelding 34).

Afbeelding 34. Gewestplan in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Afbeelding 35. Ligging compensatiegebieden

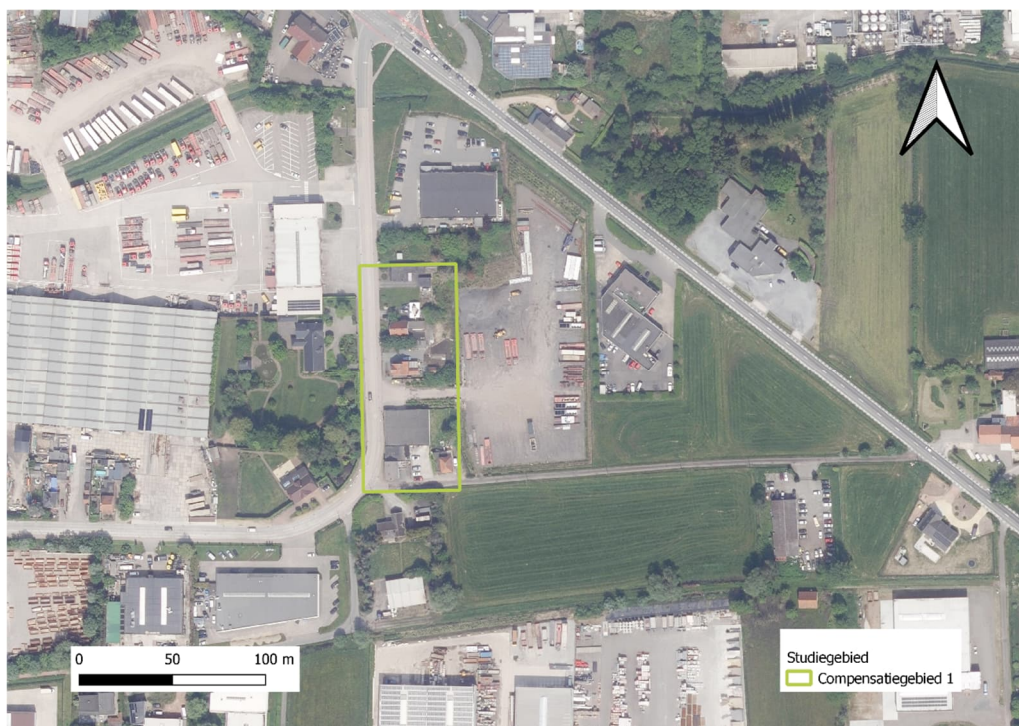


Compensatiegebied 1

Referentiesituatie 1 (huidige toestand)

Het compensatiegebied omvat drie grondgebonden woningen, de wijngroothandel II Sodo Bvba met een aangrenzende grondgebonden woning en een oprit naar een parkeerterrein voor vrachtwagenaanhangers aan de oostzijde van het compensatiegebied (Afbeelding 36).

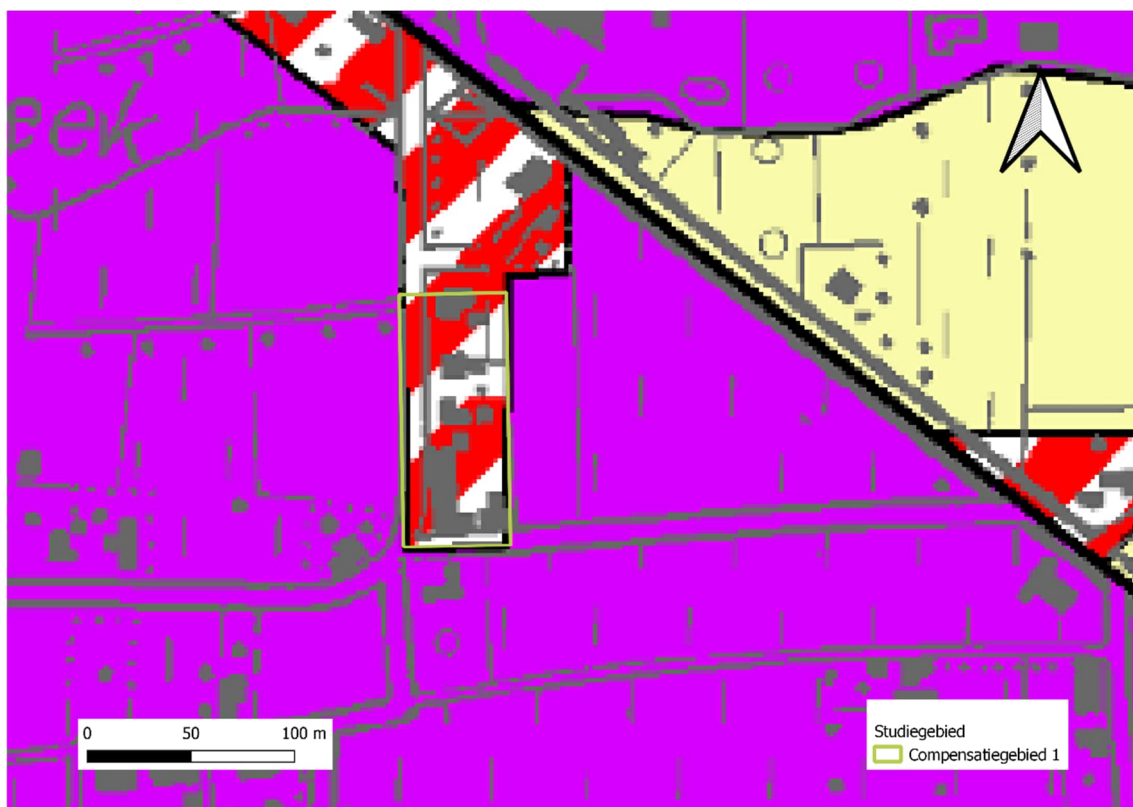
Afbeelding 36. Luchtfoto in de omgeving van compensatiegebied 1



Referentiesituatie 2 (planologische situatie)

Het compensatiegebied is bestemd als woongebied met landschappelijk karakter (Afbeelding 37).

Afbeelding 37. Gewestplan in de omgeving van compensatiegebied 1



Compensatiegebied 2

Referentiesituatie 1 (huidige toestand)

Het compensatiegebied omvat de bouwwinkel Kerkstoel Bouwmaterialen. Dit omvat circa 10.000 m² aan onoverdekte opslag voor de bouwmaterialen, drie opslagloodsen en twee winkelgebouwen (Afbeelding 38).

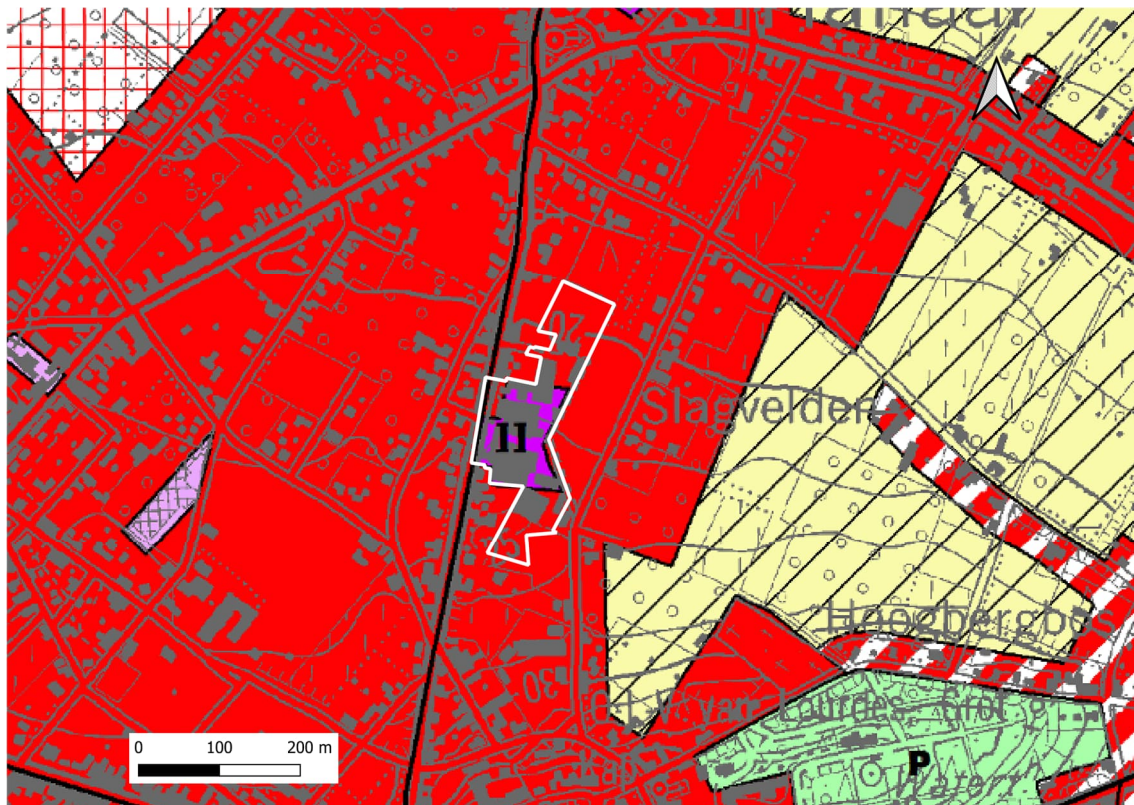
Afbeelding 38. Luchtfoto in de omgeving van compensatiegebied 2



Referentiesituatie 2 (planologische situatie)

Het compensatiegebied is bestemd als gebied voor milieubelastende industrieën en woongebied (Afbeelding 39).

Afbeelding 39. Gewestplan in de omgeving van het compensatiegebied(wit)



Compensatiegebied 3

Voor compensatiegebied 3 worden twee opties onderzocht: compensatiegebied 3 en uitbreiding compensatiegebied 3 (Afbeelding 40). Streefdoel bij het aanduiden van een compensatiegebied, is dat de herbestemming in functie van de compensatieplicht, effectief kan gerealiseerd worden. Op dit ogenblik is duidelijk dat dit wel zou kunnen voor compensatiegebied 3 maar is er nog onzekerheid over de mogelijkheden voor uitbreiding compensatiegebied 3. Daarom worden beide opties, met en zonder het uitbreidingsgebied, beoordeeld. Dit maakt het mogelijk om beide situaties op te nemen in de verdere uitwerking van het PRUP.

Referentiesituatie 1 (huidige situatie)

In de huidige situatie is het compensatiegebied in gebruik als carwash. Het gebied is bijna volledig verhard. Het uitbreidingsgebied omvat een tankstation, inclusief een winkeltje. Aan de achterzijde van het tankstation zijn ook handwasstations aanwezig.

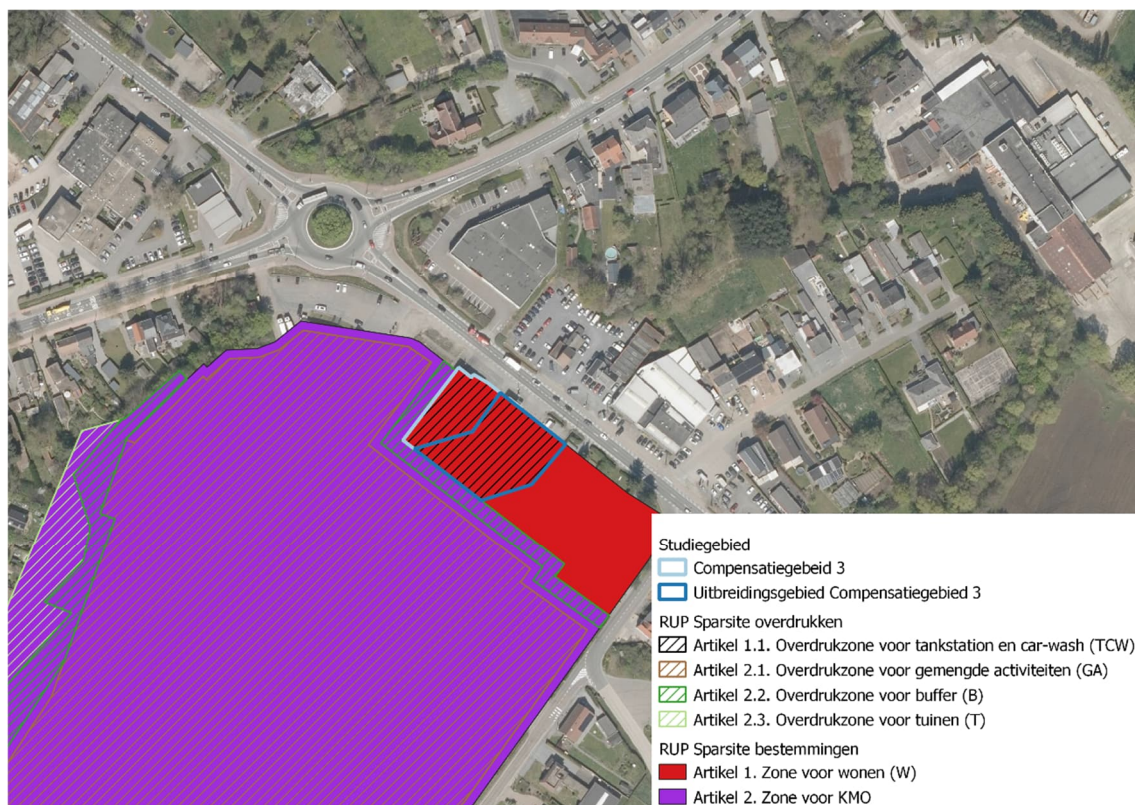
Afbeelding 40. Luchtfoto in de omgeving van het compensatiegebied



Referentiesituatie 2 (planologische situatie)

De planologische situatie voor compensatiegebied 3 en het uitbreidingsgebied omvat de bestemmingen die zijn gekomen uit het RUP 'Sparsite' en niet de bestemmingen van het gewestplan, omdat deze door het RUP zijn overschreven. Hierdoor omvat het compensatiegebied woongebied met een overdrukzone wat de realisatie van een tankstation en/of carwash mogelijk maakt.

Afbeelding 41. Planologische situatie in de omgeving van het compensatiegebied



In de milieueffectenbeoordeling wordt altijd de meest kwetsbare referentiesituatie gebruikt om de effecten van de toekomstige situatie te evalueren. In de meeste gevallen is referentiesituatie één (de huidige situatie) het meest kwetsbaar. Omdat de planologische wijziging van het industriegebied in referentiesituatie twee vaak een positief effect heeft. Daarom wordt in de plan-m.e.r.-screening voornamelijk getoetst ten opzichte van referentiesituatie één. Omdat het bij sommige disciplines niet altijd duidelijk is welke referentiesituatie het meest kwetsbaar is, worden in deze gevallen beide situaties beoordeeld. In elk hoofdstuk wordt uitgelegd waarom een specifieke referentiesituatie is gekozen voor de beoordeling. De compensatiegebieden zullen elk op basis van de planologische situatie beoordeeld worden omdat dit in alle compensatiegebieden de meest kwetsbare situatie is.

Effectenbespreking

Discipline Bodem

Tabel 7. Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem

Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem	Ja	Nee
Bodemverstoring en grondstofvoorraden		
- Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	☒	☐
- Voorziet het plan een toename inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?	☒	☐
- Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?	☐	☒
Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging		
- Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijvoorbeeld bedrijvenzone)?	☒	☐
- Voorziet het plan een wijziging van bestemmingen, waardoor er een wijziging van het bestemmingstype volgens het Bodemdecreet mogelijk is (gekoppeld aan bodemsaneringsnormen)	☒	☐
Erosie		
- Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?	☐	☒

Bodemverstoring en grondstofvoorraden

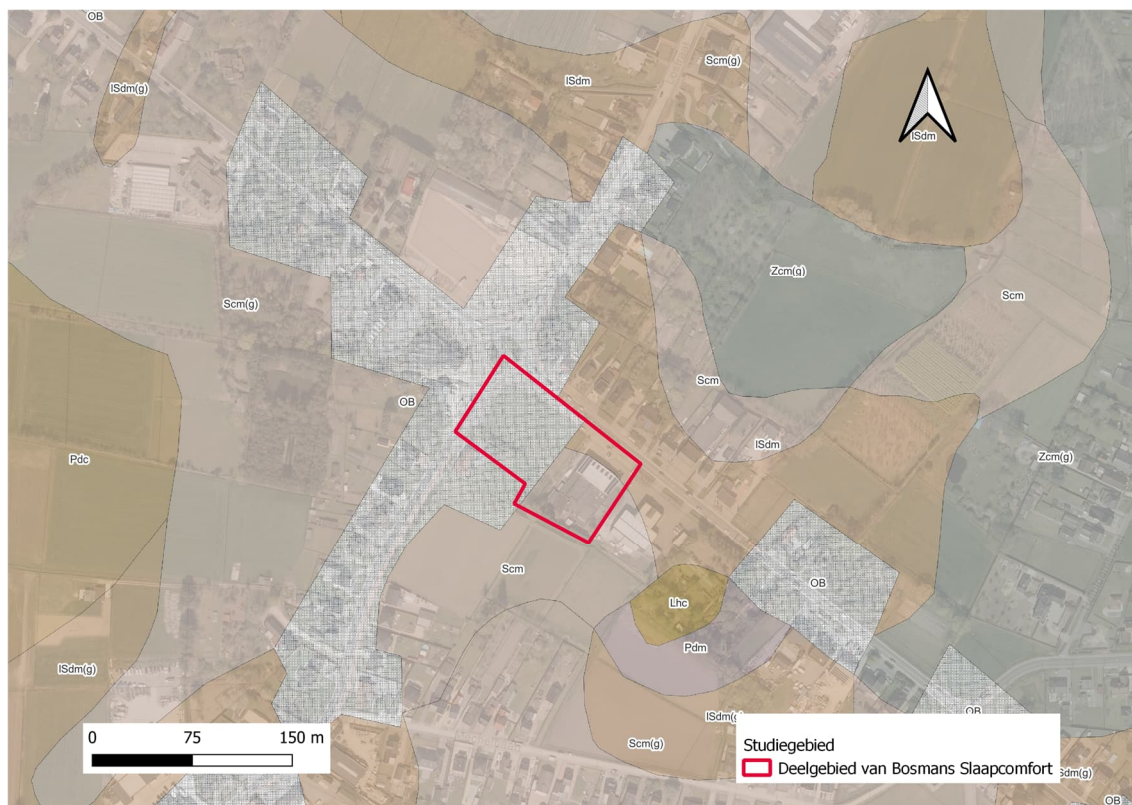
Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Het deelgebied bestaat in het oosten uit matig droge en matig natte lemige zandgronden met een diep antropogene humus A-horizon. Deze bodemtypes staan bekend om hun gunstige waterhuishouding in de winter en hun gevoeligheid voor zomerdroogte. In het westen zijn er (historisch) bebouwde zones, wat het verstoorde karakter van de bodem daar verklaart. Er zijn geen kwetsbare bodems zoals veen, of natte of zware klei te verwachten in het gebied. Er zijn ook geen ontginningen aanwezig in het gebied (Afbeelding 42).

Effectenbespreking

Omdat de bodemverstoring beperkt is tot bebouwing en de bodem in de huidige situatie al deels verstoorde is, kan redelijkerwijs worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden zullen optreden. Bovendien wordt een deel van de onverstoorde bodems behouden door ze planologisch te verankeren als buffergebied.

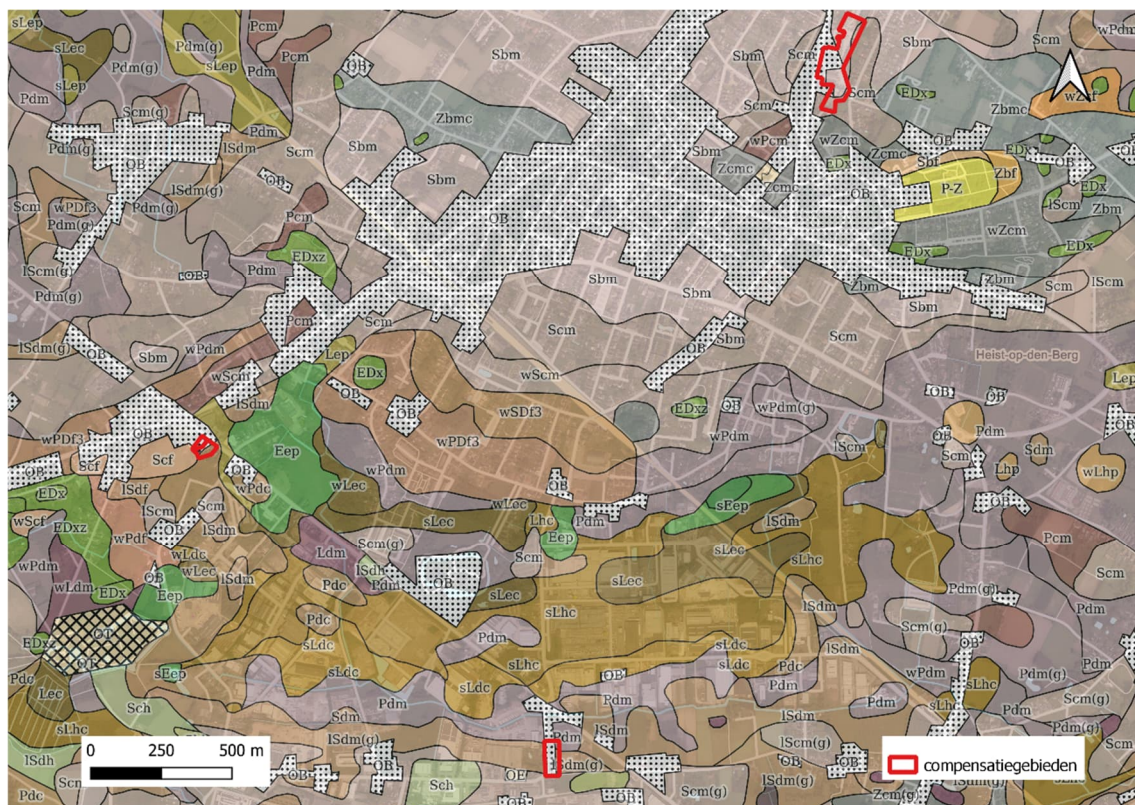
Afbeelding 42. Bodemtypes in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Compensatiegebieden

Binnen compensatiegebied 1 is het overgrote deel gecategoriseerd als verstoord als gevolg van de gerealiseerde woningen. Waar de bodem niet is verstoord, bestaat deze uit vochtige zand- en leembodems, maar ook natte lemige zandbodems met een dikke antropogene humuslaag in de A-horizont. In compensatiegebied 2 is eveneens een groot deel gecategoriseerd als verstoorde bodem. De onverstoorde delen bestaan uit droge lemige zandbodems met een dikke antropogene humuslaag in de A-horizont. Compensatiegebied 3 omvat voornamelijk een bebouwde zone en in het zuiden een matig droge, lemige zandbodem met weinig duidelijke ijzer en/of humus B horizont. Het uitbreidingsgebied omvat ook beide bodems en matig natte, lichte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B-horizont. Er werden geen gevoelige bodems of bodemkundig erfgoed waargenomen binnen de compensatiegebieden. Ook vinden er geen ontginningen in de omgeving plaats.

Afbeelding 43. Bodemtypes in de omgeving van de compensatiegebieden



Effectenbespreking

Er kan worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten zullen optreden op het vlak van bodemverstoring en grondstofvoorraden. Er zijn geen ontginningen aanwezig binnen het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en de compensatiegebieden, het planvoornemen voorziet ook niet in de ontginning van een gebied. Daarnaast zijn er geen kwetsbare bodemtypes of bodemkundig erfgoed te verwachten in het gebied.

Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Binnen het deelgebied werd een beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd (dossiernummer 50228), op een aangrenzend terrein een oriënterend bodemonderzoek (dossiernummer 21201) (Afbeelding 44).

Bodemdossier 50228

De verontreiniging uit dit dossier is afkomstig van een melkerij die in de periode tussen 1900 en 1977 ter hoogte van het perceel 79F3 aanwezig was. Deze omvatte een bovengrondse tank voor 50.000 liter zware stookolie en een bovengrondse tank voor 10.000 liter mazout. In 1977 werden activiteiten van de melkerij stopgezet. De bovengrondse tanks werden sindsdien niet meer gebruikt en werden eind 2012 verwijderd. De tanks werden bij verwijdering niet officieel buiten gebruik gesteld waardoor bij afbraak een calamiteit met zware olie plaatsvond met een verontreiniging in het vaste deel van de aarde als gevolg. In 2012 werd het gebouw gesloopt en werden

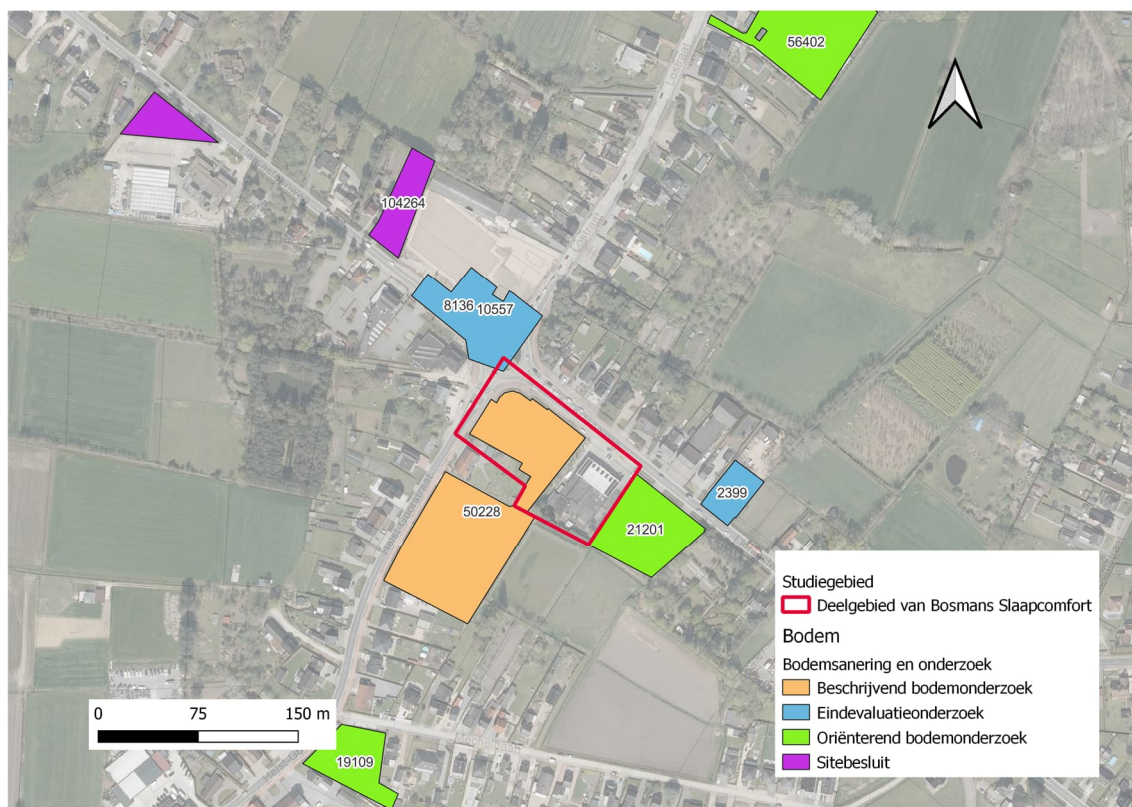
er door de aannemer van de afbraakwerken zonder vergunning inerte afvalstoffen en verontreinigde grond van ongekende herkomst gestort in de toplaag ter hoogte van het volledige perceel. In 2016 werd een verontreiniging vastgesteld met zware olie in de beek op het perceel 794B. Deze zware olie stroomde via een ondergrondse afvoer in de beek. De gracht en vaststelling werd ook in 2016 geruimd. Hier zijn echter geen documenten van beschikbaar.

In 2023 werden er een oriënterend en beschrijvend bodemonderzoek uitgevoerd. Het oriënterende bodemonderzoek concludeerde dat er binnen het dossier geen verontreinigingen zijn aangetroffen waarvoor een beschrijvend bodemonderzoek noodzakelijk zou zijn, met uitzondering van de geruimde gracht van 2016. Op basis van controlestalen bleek dat er op de locatie waar de gracht in 2016 is geruimd, geen verhoogde waardes van minerale olie aanwezig zijn. Dit betekent dat verdere bodemsanering niet noodzakelijk is.

Bodemdossier 21201

Er werden concentraties boven de richtwaarde en de bodemsaneringsnorm voor zware metalen en polyaromatische koolwaterstoffen gevonden, verspreid over de onderzoekslocatie. Deze verhoogde concentraties vormen echter geen risico op mens en milieu. Bijgevolg moet er geen beschrijvend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

Afbeelding 44. Bodemverontreinigingsfiche in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Effectenbespreking

Tabel 8. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1	Referentiesituatie 2
Bodemkwaliteit		
Voorzien van activiteiten met risico op verontreiniging.	Niet van toepassing	Er wordt een positief effect verwacht omdat activiteiten met bodemverontreiniging door de herbestemming van milieubelastende industriegebied naar grootschalige detailhandel juist worden uitgesloten.
Vergraving binnen verontreinigde zones. Bemaling binnen verontreinigde zones.	Bestaande grondverzetsregelgeving (Vlarebo) zal gevolgd worden. Er wordt ook verwezen naar de technische richtlijn grondwaterhandelingen (veelal eerder toepasbaar op projectniveau en minder op planniveau): http://www.ovam.be/bodem/duur	Bestaande grondverzetsregelgeving (Vlarebo) zal gevolgd worden. Er wordt ook verwezen naar de technische richtlijn grondwaterhandelingen (veelal eerder toepasbaar op projectniveau en minder op planniveau): http://www.ovam.be/bodem/duur

	zame-bodemsanering/technische-richtlijn-grondwaterhandelingen-beheer-van-bodemverontreiniging	zame-bodemsanering/technische-richtlijn-grondwaterhandelingen-beheer-van-bodemverontreiniging
Bodemverontreiniging aanwezig die kan interfereren bij het voorgenomen plan (of eventueel gebruiksadviezen gekend): Herbestemming naar een bestemmingstype met strengere saneringsnormen voor gebieden waar een onderzoek heeft plaatsgevonden.	Het milieubelastende industriegebied (bestemmingstype 5) zal gewijzigd worden naar detailhandel en woongebied (bestemmingstype 3). Omdat bestemmingstype 3 een verstrenging van de norm tot gevolg heeft ten opzicht van bestemmingstype 5 dient bij overdracht van de gronden een nieuw bodemonderzoek opgemaakt te worden. Er worden geen gezondheidsrisico's verwacht omdat een bodemonderzoek verplicht is bij de bodemverstoring die teweeg wordt gebracht bij de bouw van het nieuwe detailhandel gebouw. Bovendien worden er geen bodemverontreinigingen verwacht (al gesaneerd in het verleden). Het woongebied behoorde in werkelijkheid altijd al tot het perceel aangrenzend aan het industriegebied waardoor deze niet vervuild is geweest. Hierdoor worden hier ook geen gezondheidsrisico's verwacht.	Het milieubelastende industriegebied (bestemmingstype 5) zal gewijzigd worden naar detailhandel en woongebied (bestemmingstype 3). Omdat bestemmingstype 3 een verstrenging van de norm tot gevolg heeft ten opzicht van bestemmingstype 5, dient bij overdracht van de gronden een nieuw onderzoek - en saneringsverplichting opgemaakt te worden. Er worden geen gezondheidsrisico's verwacht omdat een bodemonderzoek verplicht is bij de bodemverstoring die teweeg wordt gebracht bij de bouw van het nieuwe detailhandel gebouw. Bovendien worden er geen bodemverontreinigingen verwacht (al gesaneerd in het verleden). Het woongebied behoorde in werkelijkheid altijd al tot het perceel aangrenzend aan het industriegebied waardoor deze niet vervuild is geweest. Hierdoor worden hier ook geen gezondheidsrisico's verwacht.

Compensatiegebied

De planwijzigingen binnen de compensatiegebieden zorgen voor extra oppervlakte aan industriegebied. Binnen compensatiegebied 1 worden twee bodemdossiers waargenomen, zie Afbeelding 45. Binnen compensatiegebied 2 zijn er geen bodemsaneringsdossiers uitgevoerd. Compensatiegebied 3 en het uitbreidingsgebied kennen vier bodemdossiers.

Compensatiegebied 1

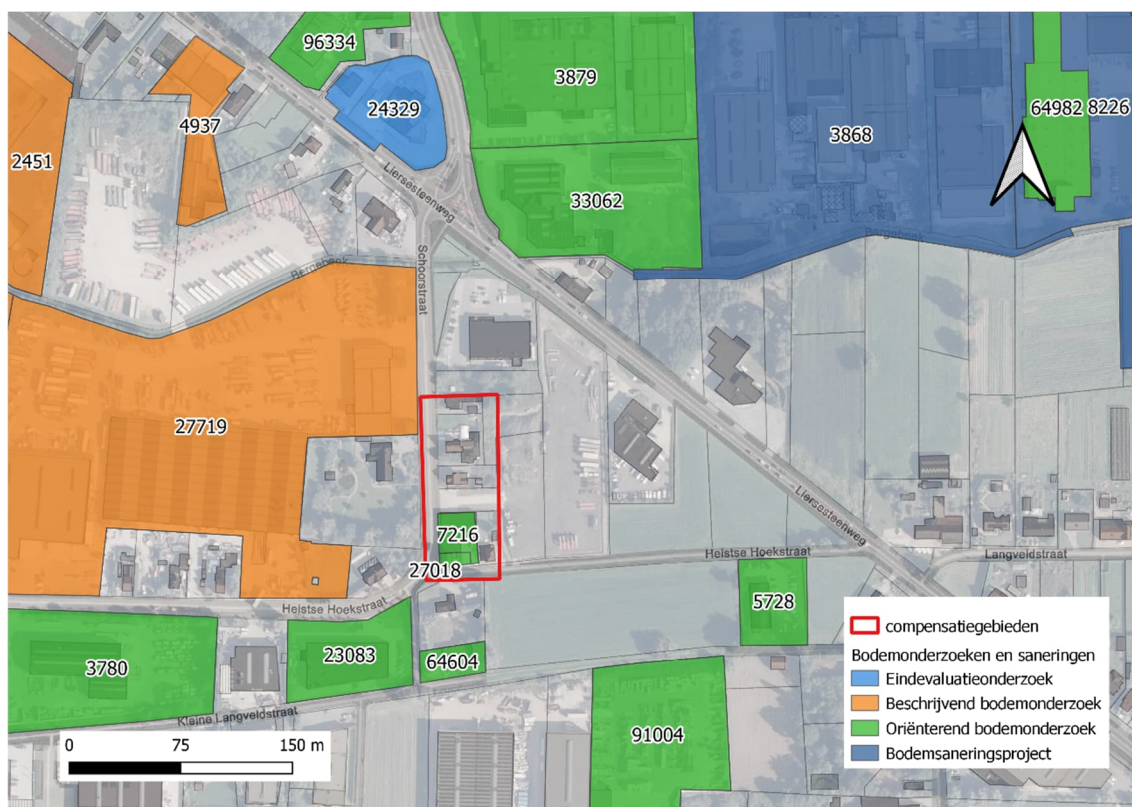
Bodemdossier 27018

Het oriënterend bodemonderzoek kwam tot de conclusie dat er mogelijk verontreinig op de site aanwezig is in de vorm van BTEX, PAK's, MO, VOS en ZM. Maar vermits er geen BBO werd opgemaakt, kan redelijkerwijs geconcludeerd worden dat de verontreinigingen van die aard waren dat ze geen verdere sanering vereisten.

Bodemdossier 7216

Het oriënterend bodemonderzoek kwam tot de conclusie dat er mogelijks BTEX, MO, ZM en VOCL aanwezig zijn op de site. Maar vermits geen BBO werd opgemaakt, kan redelijkerwijs geconcludeerd worden dat de verontreinigingen van die aard waren dat ze geen verdere sanering vereisten.

Afbeelding 45. Bodemverontreinigingsdossiers in de omgeving van compensatiegebied 1



Compensatiegebied 3

Bodemdossier 3779 (OBO, 1995)

Het oriënterend bodemonderzoek dateert uit 1995 waardoor de normen in de conclusie achterhaald zijn. De activiteiten in het gebied omvatten een gemoderniseerd benzinestation dat al sinds de jaren twintig actief is. Dit benzinestation werd in 1991 uitgerust met dubbelwandige tanks. Mogelijk verdachte stoffen omvatten minerale olie in de omgeving van de vroegere brandstoftanks. Er is een overschrijding van de

bodemsaneringsnorm voor minerale olie vastgesteld in de toplagen nabij het pompenpand op perceel W2. Perceel 214x2 vertoont geen tekenen van verontreiniging.

7392 (BBO 1999/2001)

Dit bodemdossier omvat geen besluit op Mistral, maar vermeldt wel de huidige en vroegere activiteiten van het benzinestation. Net zoals het feit dat er geen verdachte stoffen zijn aangetroffen.

17981 (OBO/BSP/EEO)

Doorheen de jaren hebben verschillende bodemonderzoeken plaatsgevonden. De belangrijkste omvatten het BSP in 2005, de EEO in 2017 en het OBO in 2024 (Afbeelding 466).

Conclusie EEO

Dit eindevaluatieonderzoek is uitgevoerd na de sanering van een oude bodemverontreiniging op het terrein aan de Liersesteenweg 257-259 in Heist-op-den-Berg. Deze verontreiniging werd ontdekt rond het voormalige pompeneiland, dat in gebruik was van de jaren '30 tot 1992. Omdat er verontreiniging aanwezig was, waren bodemsaneringswerkzaamheden nodig.

In het saneringsplan (BSP) werd aangegeven dat de verontreiniging moest worden verwijderd, tegelijkertijd met de renovatie van de openbare weg. Totdat deze werkzaamheden uitgevoerd worden, wordt de kwaliteit van het grondwater in de gaten gehouden. De monitoring laat zien dat er alleen een beperkte verontreiniging aanwezig is in het grondwater. Deze vormt geen ernstige bedreiging en er is geen gezondheidsrisico. Bovendien verspreidt de verontreiniging zich niet verder in de bodem.

Voor deze verontreiniging zijn geen extra saneringsmaatregelen nodig. Wat er nog aan verontreiniging aanwezig is, kan worden gezien als restverontreiniging. Bovendien blijft de omvang beperkt. Het geschatte verontreinigde volume in het vaste deel van de bodem is ongeveer 85 m³ en in het grondwater circa 65 m³.

Er gelden gebruiksadviezen voor deze restverontreiniging als er grondverzet plaatsvindt (bijvoorbeeld bij werkzaamheden aan de openbare weg) of als er grondwater wordt onttrokken of gebruikt.

Conclusie OBO (2024)

Besluit voor percelen 12322 Heist-op-den-Berg 2 AFD, sectie I, nummers 214 X2 en 214 W2:

Na analyse van de stalen is gebleken dat er in dit oriënterend bodemonderzoek geen concentraties boven de richtwaarde zijn vastgesteld in het vaste deel van de bodem en in het grondwater. Er is echter een historische verontreiniging met minerale olie en BTEX

in het grondwater aanwezig die als restverontreiniging wordt beschouwd. Deze restverontreiniging vormt geen ernstige bedreiging. Er gelden wel gebruiksadviezen voor grondverzet (code GA1) en bemaling van het grondwater (code GA2). Voor dit perceel is geen bijkomend onderzoek nodig.

Besluit voor perceel 12322 Heist-op-den-Berg 2 AFD, sectie I, nummer 214 L3:

Bij de analyse van de stalen zijn er geen concentraties boven de richtwaarde vastgesteld, zowel in het vaste deel van de bodem als in het grondwater. Dit bevestigt (deels) de verontreinigingstoestand zoals vastgesteld in eerdere bodemonderzoeken.

Besluit voor perceel 12322 Heist-op-den-Berg 2 AFD, sectie I, nummer 214 A4:

Vergeleken met de bodemsaneringsnorm, toont de analyse van de stalen een verhoogde concentratie van nikkel aan in het grondwater. Deze verhoogde concentratie is vermoedelijk het gevolg van industriële activiteiten in de omgeving en betreft een historische verontreiniging. Het oriënterend bodemonderzoek geeft geen duidelijke aanwijzingen dat deze verhoogde concentratie aan nikkel een ernstige bodemverontreiniging vormt voor mens of milieu. Daarom is er geen behoefte aan een beschrijvend bodemonderzoek of bijkomend onderzoek.

Afbeelding 46. Overzicht bodemonderzoeken bodemdossier 17981

17981	64279	OBO - 25.04.2002	25.04.2002	Oriënterend Bodemonderzoek Service Station de Cuyper, Liersesteenweg 257-259 te 2220 Heist-Op-Den-Berg + Aanvulling Oriënterend Bodemonderzoek Service Station de Cuyper, Liersesteenweg 257-259 te 2220 Heist-Op-Den-Berg. (Pmiv2377) (30/10/2002)	Bodemkundige Dienst van België VZW	Goedgekeurd
17981	64280	OBO - 30.10.2002	30.10.2002	Aanvulling Oriënterend Bodemonderzoek Service Station de Cuyper, Liersesteenweg 257-259 te 2220 Heist-Op-Den-Berg. (Pmiv2377)	Bodemkundige Dienst van België VZW	Goedgekeurd
17981	122355	BSP - 11.05.2005	11.05.2005	Bodemsaneringsproject Service Station de Cuyper, Liersesteenweg 257-259 - Heist-Op-Den-Berg - Pmsad3321	Bodemkundige Dienst van België VZW	Conform
17981	126952	KP - 18.11.2006	18.11.2006	Kwaliteitsplan	Buro BS NV	Goedgekeurd
17981	134645	TTR - 19.02.2007	19.02.2007	Tussentijds rapport bsw, Monitoring 2007, Liersesteenweg 287 - 259, 2220 Heist-op-den-Berg	Buro BS NV	Goedgekeurd
17981	134730	TTR - 03.04.2008	03.04.2008	Tussentijds rapport bodemsaneringswerken, Monitoring 2008 Liersesteenweg 257-259 te 2220 Heist-op-den-Berg	Buro BS NV	Goedgekeurd
17981	134757	TTR - 17.03.2009	17.03.2009	Tussentijds rapport benzinestation en Car Wash De Cuyper bvba, Liersesteenweg 257-259 te Heist-op-den-Berg - monitoring 2009	Buro BS NV	Goedgekeurd
17981	8853330	EEO - 02.02.2017	02.02.2017	Eindevaluatieonderzoek Benzinestation & Car Wash De Cuyper bvba, Liersesteenweg 257-259 te 2220 Heist-op-den-Berg	Rimeco NV	Goedgekeurd
17981	16347591	OBO - 29.08.2024	29.08.2024	Oriënterend Bodemonderzoek Stin De Cuyper BV, Liersesteenweg 255-259 te 2220 Heist-op-den-Berg	Rimeco NV	Goedgekeurd

Uitbreidingsgebied compensatiegebied 3

82326 (OBO 2018 en 2020)

Besluit voor perceel Heist-op-den-Berg 2 AFD, sectie I, nummer 214 T2:

Vergeleken met de richtwaarden, is er na analyse van de stalen in het grondwater een verhoogde concentratie van MTBE vastgesteld. Deze concentratie blijft echter ruim onder 80 % van de bodemsaneringsnorm. Omdat de begindatum van de activiteiten wordt dit verhoogde gehalte als een nieuwe verontreiniging beschouwd. Er zijn geen aanwijzingen dat de bodemsaneringsnorm wordt overschreden. Het oriënterend bodemonderzoek toont aan dat er geen duidelijke indicaties zijn dat deze verhoogde concentratie een ernstige bodemverontreiniging vormt voor mens of milieu. Daarom is er geen noodzaak om een beschrijvend bodemonderzoek uit te voeren.

Besluit voor perceel Heist-op-den-Berg 2 AFD, sectie I, nummer 214 Y2:
Tijdens het oriënterend bodemonderzoek is op dit perceel, waaronder de

herbemonstering van peilput Hdx, geen verontreiniging aangetroffen. In het vorige oriënterende bodemonderzoek werd echter een verhoogde zinkconcentratie vastgesteld ten opzichte van de richtwaarde. Dat wijst op een historische verontreiniging. Het huidige onderzoek geeft aan dat er geen duidelijke aanwijzingen zijn dat de verhoogde concentraties een ernstige bodemverontreiniging vormen voor mens of milieu. Daarom is het ook voor dit perceel niet nodig om een beschrijvend bodemonderzoek uit te voeren.

Afbeelding 47. Bodemverontreinigingsdossiers in de omgeving van compensatiegebied 3



Effectenbespreking

Tabel 9. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatie- gebied 1	Compensatie- gebied 2	Compensatie- gebied 3
Bodemkwaliteit			
Voorzien van activiteiten met risico op verontreiniging.	Bestaande Vlarebo-regelgeving wordt gevolgd: Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten (ten gevolge van bestemming industrie), noch het feitelijk voorkomen van verontreinigde grond, maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlarebo, grondverzetsregeling) te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het grondverzet/calamiteiten/interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/. Gezien er geen milieubelastende industrie zal gereguleerd worden binnen de compensatiegebieden, wordt er maar een beperkt risico op verontreiniging ingeschat.		
Vergraving binnen verontreinigde zones. Bemaling binnen verontreinigde zones	Bestaande Vlarebo-regelgeving zal gevolgd worden.	Niet van toepassing	Bestaande Vlarebo-regelgeving zal gevolgd worden.

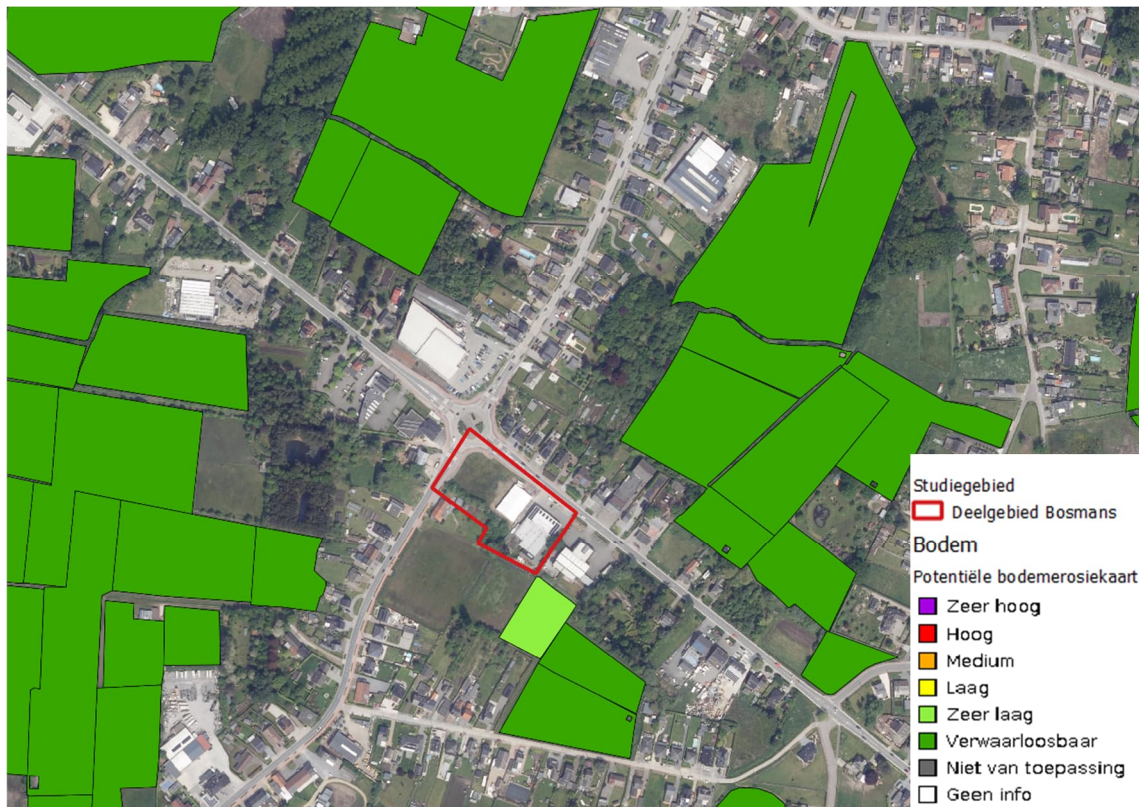
	Er wordt ook verwezen naar de technische richtlijn grondwater-handelingen (veelal eerder toepasbaar op projectniveau en minder op planniveau): http://www.ovam.be/bodem/duurzame-bodemsanering/technische-richtlijn-grondwaterhandelinge-n-beheer-van-bodemverontreiniging		Er wordt ook verwezen naar de technische richtlijn grondwater-handelingen (veelal eerder toepasbaar op projectniveau en minder op planniveau): http://www.ovam.be/bodem/duurzame-bodemsanering/technische-richtlijn-grondwaterhandelinge-n-beheer-van-bodemverontreiniging
Bodemverontreiniging aanwezig die kan interfereren bij het voorgenomen plan (of eventueel gebruiksadviezen gekend): Herbestemming naar een bestemmingstype met strengere saneringsnormen voor gebieden waar een onderzoek heeft plaatsgevonden.	Het woongebied (bestemmingstype 3) zal worden omgevormd tot industriegebied (bestemmingstype 5). Omdat bestemmingstype 5 een verlaging van de norm met zich meebrengt ten opzichte van bestemmingstype 3, is er bij de overdracht van de gronden geen nieuwe verplichting tot onderzoek en sanering nodig.	Niet van toepassing.	Het woongebied (bestemmingstype 3) zal worden omgevormd tot industriegebied (bestemmingstype 5). Omdat bestemmingstype 5 een verlaging van de norm met zich meebrengt ten opzichte van bestemmingstype 3, is er bij de overdracht van de gronden geen nieuwe verplichting tot onderzoek en sanering nodig. Bovenvermelde argumentatie geldt ook voor het uitbreidingsgebied van compensatiegebied 3. Voor perceel 12322 Heist-op-den-Berg 2 AFD, sectie I, nummers 214 X2 en 214 W2: gelden gebruiksadviezen voor grondverzet (code GA1) en bemaling van het grondwater (code GA2)

Erosie

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Binnen en nabij het deelgebied zijn geen erosiegevoelige gronden of zones die gevoelig zijn voor grondverschuivingen geïdentificeerd. Het deelgebied zelf omvat geen informatie wat betreft de erosiegevoeligheid.

Afbeelding 48. Potentiële bodemerosiekaart 2025



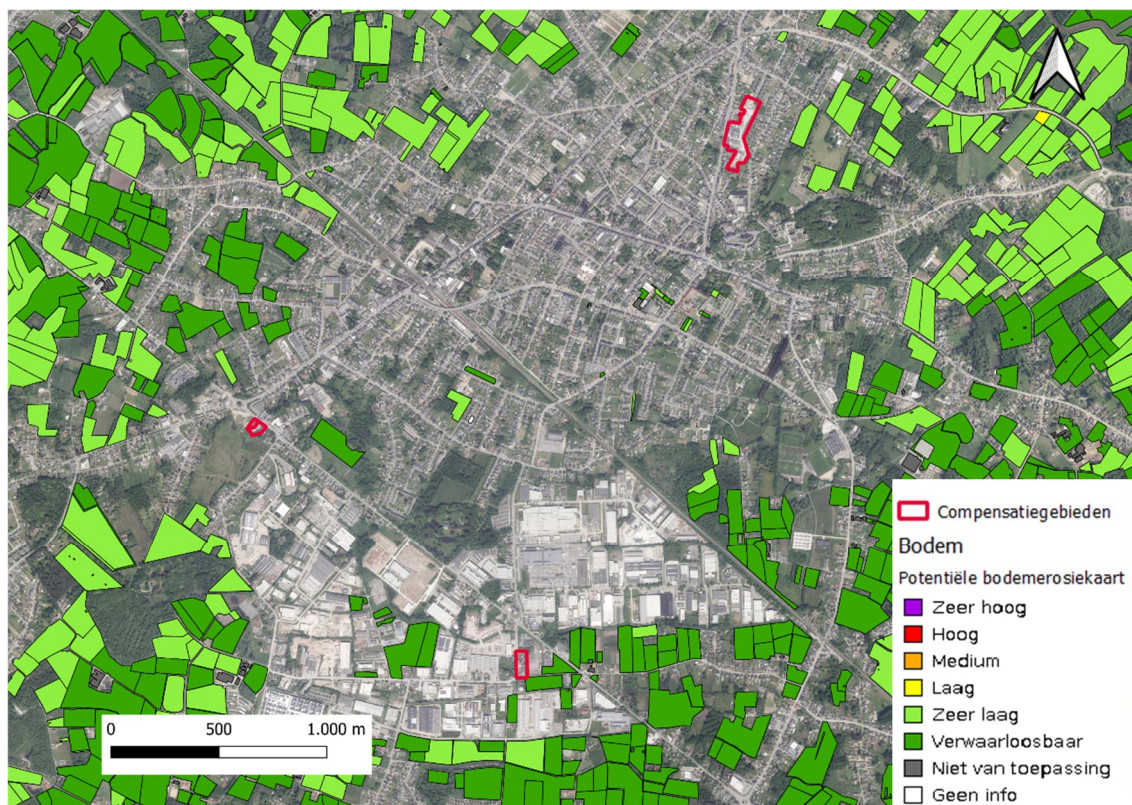
Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan en het feit dat er in en nabij het deelgebied geen gronden gevoelig voor erosie of grondverschuiving voorkomen, kan er worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten door erosie zullen zijn.

Compensatiegebied

Binnen en nabij de compensatiegebieden zijn geen erosiegevoelige gronden of zones die gevoelig zijn voor grondverschuivingen geïdentificeerd.

Afbeelding 49. Potentiële bodemerosiekaart in de omgeving van de compensatiegebieden



Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van de compensatiegebieden en het feit dat er in en nabij de compensatiegebieden de gronden niet gevoelig zijn voor erosie of grondverschuiving, kan er worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten door erosie zullen zijn.

Conclusie discipline bodem

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn voor het studiegebied.

Omdat het milieubelastende industriegebied (bestemmingstype 5) in het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort zal gewijzigd worden naar detailhandel en woongebied (bestemmingstype 3) heeft dit een verstrenging van de bodemsaneringsnorm tot gevolg. Er dient bij een nieuwe overdracht van de gronden (toekomstige verkoop) een nieuw bodemonderzoek opgemaakt te worden.

Discipline water (grond-, oppervlakte- en afvalwater)

Tabel 10. Checklist potentiële ingrepen discipline Water

Checklist potentiële ingrepen discipline Water	Ja	Nee
<i>Grondwater</i>		
- Voorziet het plan (omvangrijke) ondergrondse constructies?	☒	☐
- Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?	☒	☐
- Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of –stromen (bijvoorbeeld t.b.v. natuur of landbouw)?	☐	☒
- Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijvoorbeeld bedrijvenzone)?	☒	☐
<i>Oppervlaktewater</i>		
- Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelden van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharderen oeverzones)?	☐	☒
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.	☒	☐
<i>Afvalwater</i>		
- Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	☒	☐

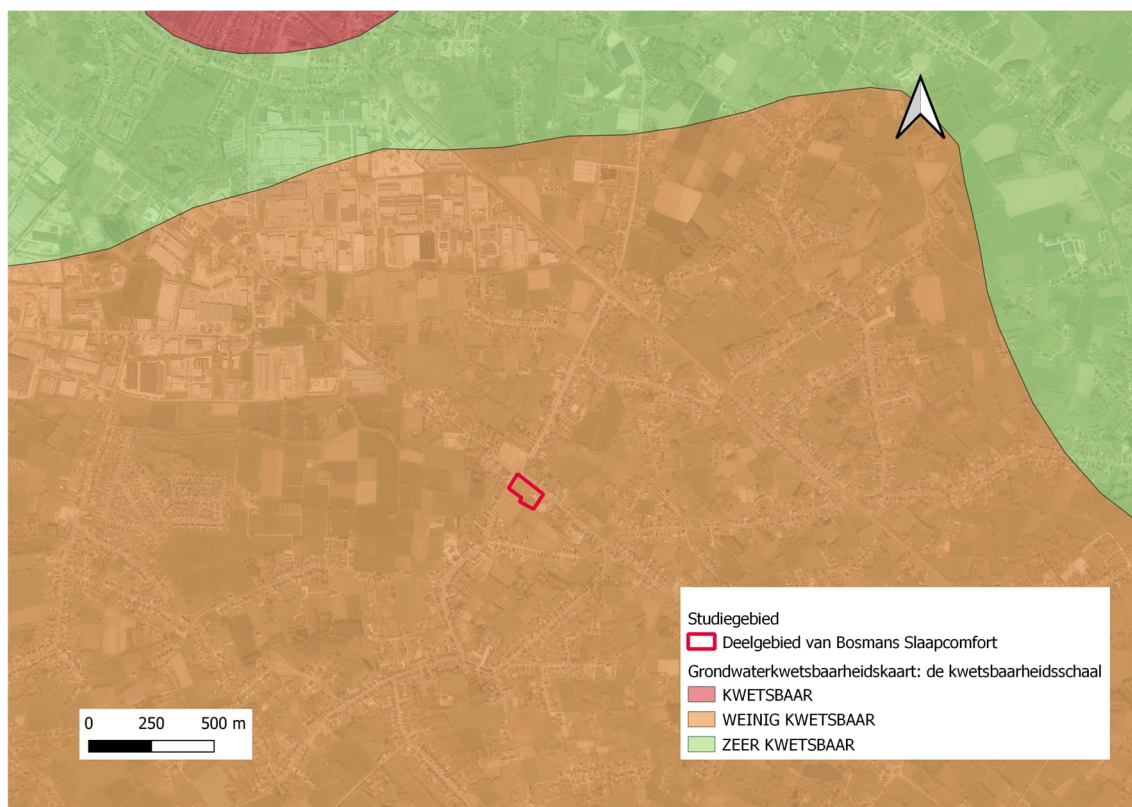
Grondwater

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

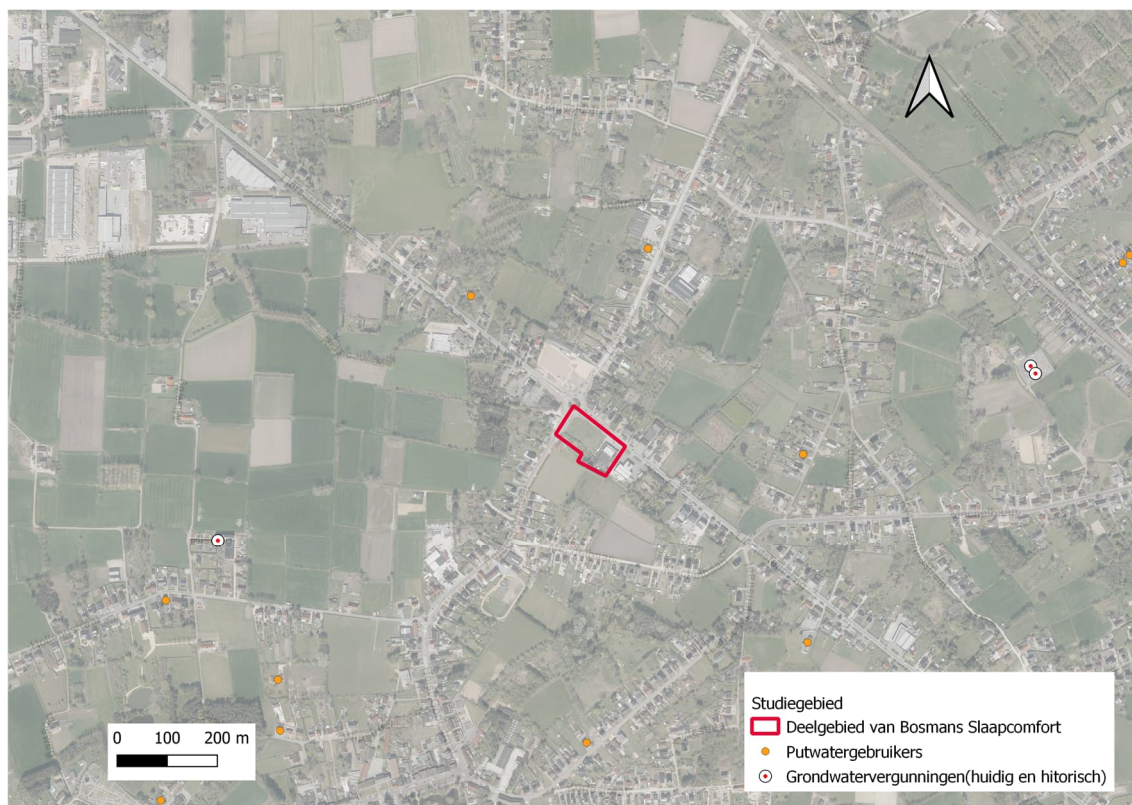
Het plan zal enkel getoetst worden ten opzichte van referentiesituatie 1 omdat deze gevoeliger is voor verharding en verontreiniging dan referentiesituatie 2. Daarbij kan een groot deel van het deelgebied verhard zijn en kunnen er verontreinigende activiteiten plaatsvinden door de bestemming voor milieubelastende industrie.

Ten opzichte van referentiesituatie 1 zal er een toename aan verharding plaatsvinden. Het deelgebied wordt niet als kwetsbaar op de grondwaterkwetsbaarheidskaart omschreven en ligt ook niet in de buurt van beschermingszones voor drinkwater. In de ruime omgeving van het deelgebied bevinden zich wel enkele vergunningen voor grondwaterwinningen en putgebruikers (Afbeelding 500 en Afbeelding 51).

Afbeelding 50. Grondwaterkwetsbaarheidschaal



Afbeelding 51. Putwatergebruikers en vergunningen voor grondwaterwinning



Effectenbespreking

Tabel 11. Effectenbespreking effectgroepen

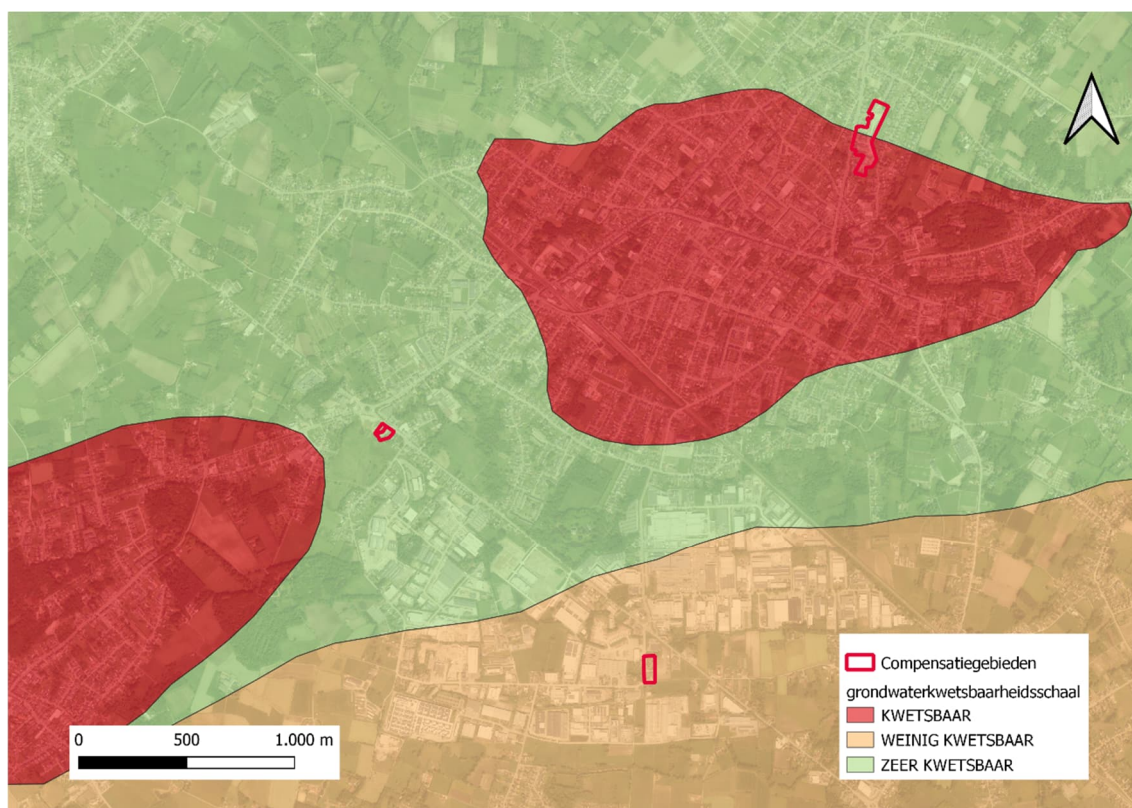
Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1
Kwantiteit/ verharding	
Relevante wijziging in bijkomende verharding of relevante wijziging in het opheffen van verzegeling (een artificieel oppervlakte op de bodem door verharding, gebouwen, wegen en andere constructies).	Er zal voldaan worden aan de hemelwaterverordening door voldoende ruimte binnen het deelgebied te reserveren, waarbij maximale verhardingsgraden worden gegarandeerd. Deze maatregelen worden expliciet opgenomen in de bestemmingsvoorschriften. Daarnaast biedt het onverharde buffergebied in het zuiden van het deelgebied extra capaciteit voor hemelwaterbuffering. Dat draagt bij aan een effectieve waterhuishouding. Het is belangrijk dat deze voorschriften niet alleen inspelen op de huidige behoeften, maar ook anticiperen op toekomstige veranderingen in regenvalpatronen en klimaatverandering, zodat een duurzame en veerkrachtige waterbeheerstrategie binnen het gebied wordt gewaarborgd.
Grondwaterstroming	
Ondergrondse constructies kunnen grondwaterstromen blokkeren of bemoeilijken. Plan geeft met grote waarschijnlijkheid aanleiding tot projecten met grotere permanente bemaling	De aanwezigheid van de ondergrondse constructies, zoals kelderverdiepingen, ondergrondse parkings/technische ruimten, kan een lokale wijziging van de grondwaterstroming tot gevolg hebben. Omdat het eerder kleine wijzigingen betreffen, worden geen aanzienlijke effecten verwacht op de grondwaterstroming.

(bijvoorbeeld t.b.v. tunnel-infrastructuur).	
Plan heeft een permanente wijziging (verhoging/ verlaging) van de grondwaterstand binnen het studiegebied tot doel (bijvoorbeeld t.b.v. opwaarderen natuur of landbouw).	Niet van toepassing
Kwaliteit	
Activiteiten met risico op verontreiniging zijn mogelijk of niet uit te sluiten in het studiegebied. Aantrekken van verontreiniging via bemaling. Activiteiten met risico op verontreiniging binnen beschermingszone voor drinkwater.	Bestaande Vlarebo-regelgeving zal gevolgd worden: Bemaling tijdens de aanlegfase is tijdelijk. Er worden geen permanente bemalingen verwacht. Op projectniveau dient altijd voldaan te worden aan de geldende Vlareem-regelgeving inzake bemaling zodat bemaling een zo klein mogelijke impact heeft. Op dit niveau zijn er ook technische mogelijkheden te voorzien zoals bemalingsdebieten beperken, afdammen van bouwputten, retourbemaling, infiltratie elders maar nabij maximaliseren, ... Er worden geen aanzienlijke effecten verwacht. Gezien volgens de Vlareem-regelgeving wordt gewerkt bij de bemaling, worden er geen negatieve effecten verwacht als gevolg van de beperkte aanwezige verontreiniging binnen het studiegebied. De verhoogde concentraties vormen geen risico voor mens en milieu. Het deelgebied bevindt zich binnen een weinig kwetsbare watervoerende laag.

Compensatiegebied

In de omgeving van de compensatiegebieden zijn er geen beschermingszones waar drinkwater wordt opgepompt. Het plan kan echter leiden tot extra verharding ten opzichte van de huidige planologische situatie. Een industriegebied vergt namelijk doorgaans meer verharding dan een woongebied. Zoals te zien is op Afbeelding 52, is compensatiegebied 2 deels gelegen in zeer kwetsbaar en deels in kwetsbaar grondwatergebied. Compensatiegebied 3 is volledig gelegen binnen zeer kwetsbaar grondwatergebied. Dit betekent dat deze gebieden bijzonder gevoelig zijn voor contaminatie of verontreiniging van het grondwater.

Afbeelding 52. Grondwaterkwetsbaarkheidskaart



Effectenbespreking

Tabel 12. Effectenbespreking effectgroepen

tabel 22: Effectenopsporing effectgroepen			
Effectgroep en ingrepen	compensatie-gebied 1	compensatie-gebied 2	compensatie-gebied 3
Kwantiteit/ verharding			
Relevante wijziging in bijkomende verharding of relevante wijziging in het opheffen van verzegeling (een artificieel oppervlakte op de bodem door verharding, gebouwen, wegen en andere constructies).	Er zal voldaan worden aan de hemelwaterverordening door voldoende ruimte binnen het compensatiegebied te reserveren, waarbij maximale verhardingsgraden worden gegarandeerd. Deze maatregelen worden expliciet opgenomen in de bestemmingsvoorschriften. Het is belangrijk dat deze voorschriften niet alleen inspelen op de huidige behoeften, maar ook anticiperen op toekomstige veranderingen in regenvalpatronen en klimaatverandering, zodat een duurzame en veerkrachtige waterbeheerstrategie binnen het gebied wordt gewaarborgd. Bovenvermelde argumentatie geldt ook voor het uitbreidingsgebied van compensatiegebied 3.		
Grondwaterstroming			
Ondergrondse constructies kunnen grondwaterstromen blokkeren of bemoeilijken.	De aanwezigheid van ondergrondse constructies, zoals kelderverdiepingen en ondergrondse parkings/technische ruimten, kan een lokale wijziging van de grondwaterstroming tot gevolg hebben. Omdat het eerder kleine wijzigingen betreffen, worden geen aanzienlijke effecten verwacht op de grondwaterstroming.		

Plan geeft met grote waarschijnlijkheid aanleiding tot projecten met grotere permanente bemaling (bijvoorbeeld t.b.v. tunnelinfrastructuur).	Bovenstaande argumentatie geldt ook voor het uitbreidingsgebied van compensatiegebied 3.		
Plan heeft een permanente wijziging (verhoging/ verlaging) van de grondwaterstand binnen het studiegebied tot doel (bijvoorbeeld t.b.v. opwaarderen natuur of landbouw).	Niet van toepassing		
Kwaliteit			
Activiteiten met risico op verontreiniging zijn mogelijk/niet uit te sluiten in het studiegebied.	Bestaande Vlarebo-regelgeving zal gevolgd worden in verband met mogelijke verontreinigingen ten gevolgen van de compensatie van industriegebied: Doordat er geen milieubelastende industrie zal gerealiseerd worden, zullen de mogelijke verontreinigingen maar beperkt van aard zijn.		
Aantrekken van verontreiniging via bemaling.	Bemaling tijdens de aanlegfase is tijdelijk. Op projectniveau dient steeds voldaan te worden aan de geldende Vlarem-regelgeving inzake bemaling zodat bemaling een zo klein mogelijke impact heeft. Op dit niveau zijn er ook technische mogelijkheden te voorzien zoals bemalingsdebieten beperken, afdammen van bouwputten, retourbemaling, infiltratie elders maar nabij maximaliseren, ... Aanzienlijke effecten worden niet verwacht.		
Activiteiten met risico op verontreiniging binnen beschermingszone voor drinkwater.	Omdat er volgens de Vlarem-regelgeving wordt gewerkt bij bemaling, worden er geen negatieve effecten verwacht tegenover de verontreiniging, aanwezig binnen het compensatiegebied en de aangrenzende percelen. Het compensatiegebied bevindt zich namelijk ook binnen een weinig kwetsbare watervoerende laag.	Omdat er volgens de Vlarem-regelgeving wordt gewerkt bij bemaling, worden er geen negatieve effecten verwacht , ondanks het feit dat het compensatiegebied zich binnen een (zeer) kwetsbaar gebied voor grondwater bevindt. Er werden tot nu namelijk geen verontreinigingen vastgesteld binnen	Omdat er volgens de Vlarem-regelgeving wordt gewerkt bij bemaling, worden er geen negatieve effecten verwacht , ondanks het feit dat het compensatiegebied zich binnen een zeer kwetsbaar gebied voor grondwater bevindt. In de huidige situatie werden er geen indicaties gevonden waarbij de verhoogde concentratie nikkel aanwezig binnen het

		het compensatiegebied.	compensatiegebied ernstige bodemverontreiniging vormt voor mens of milieu. Hetzelfde geldt voor het uitbreidingsgebied van compensatiegebied 3 waarbij de verhoogde concentraties aan zink en MTBE ook geen ernstige bodemverontreiniging vormt voor mens of milieu. Voor perceel 12322 Heist-op-den-Berg 2 AFD, sectie I, nummers 214 X2 en 214 W2: gelden gebruiksadviezen voor grondverzet (code GA1) en bemaling van het grondwater (code GA2) door de aanwezigheid van een restverontreiniging in het vaste deel van de aarde en het grondwater.
--	--	------------------------	--

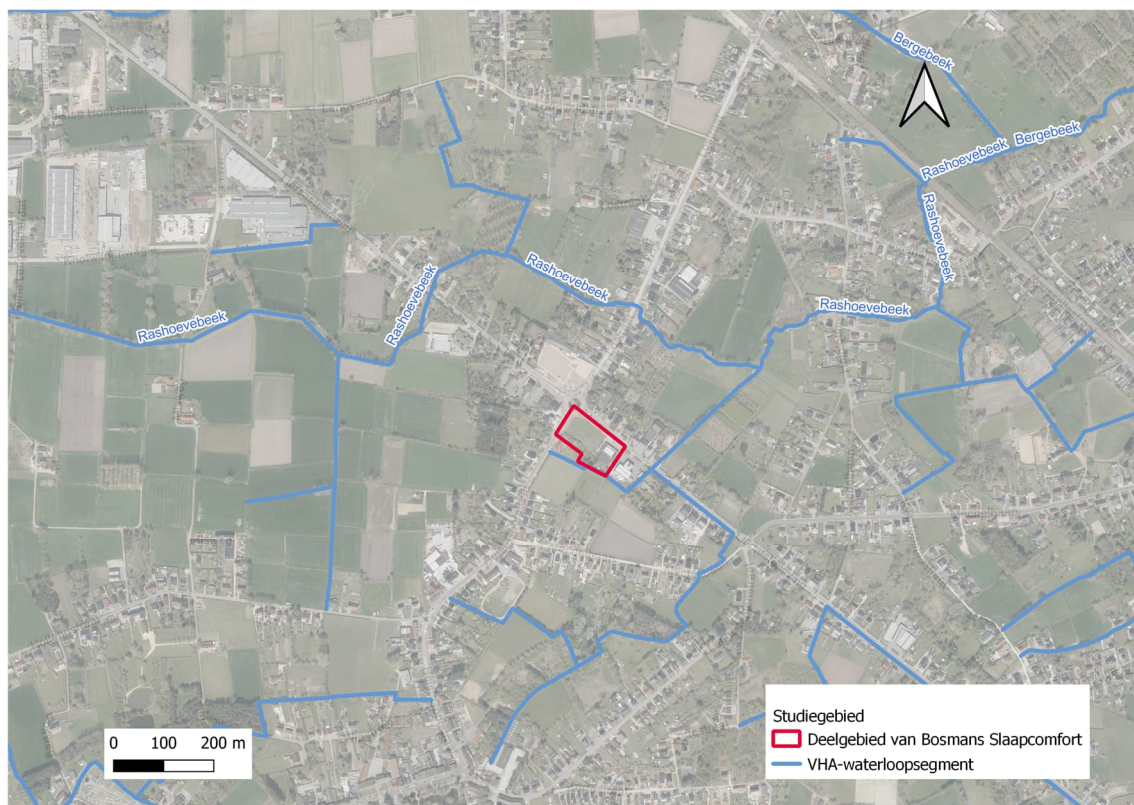
Oppervlaktewater

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Het plan zal enkel getoetst worden ten opzichte van referentiesituatie 1 omdat deze gevoeliger is voor effecten van verharding en verontreiniging dan referentiesituatie 2. Daarbij kan een groot onderdeel van het deelgebied verhard zijn en kunnen er verontreinigende activiteiten plaatsvinden, zeker omdat referentiesituatie 2 milieubelastende industrie omvat en dus meer verharding en risico op verontreiniging dan referentiesituatie 1.

In het zuiden van het deelgebied bevindt zich een niet-geklasseerde gracht die uitmondt in de Rasthoevebeek (Afbeelding 533).

Afbeelding 53. Waterlopen in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Ter hoogte van deze gracht die grenst aan het deelgebied, bevindt zich gebied met risico op pluviale overstromingen (Afbeelding 54). De gracht stroomt niet richting Speciale Beschermingszones en het deelgebied is niet gelegen ter hoogte van signaalgebieden.

Afbeelding 54. Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal

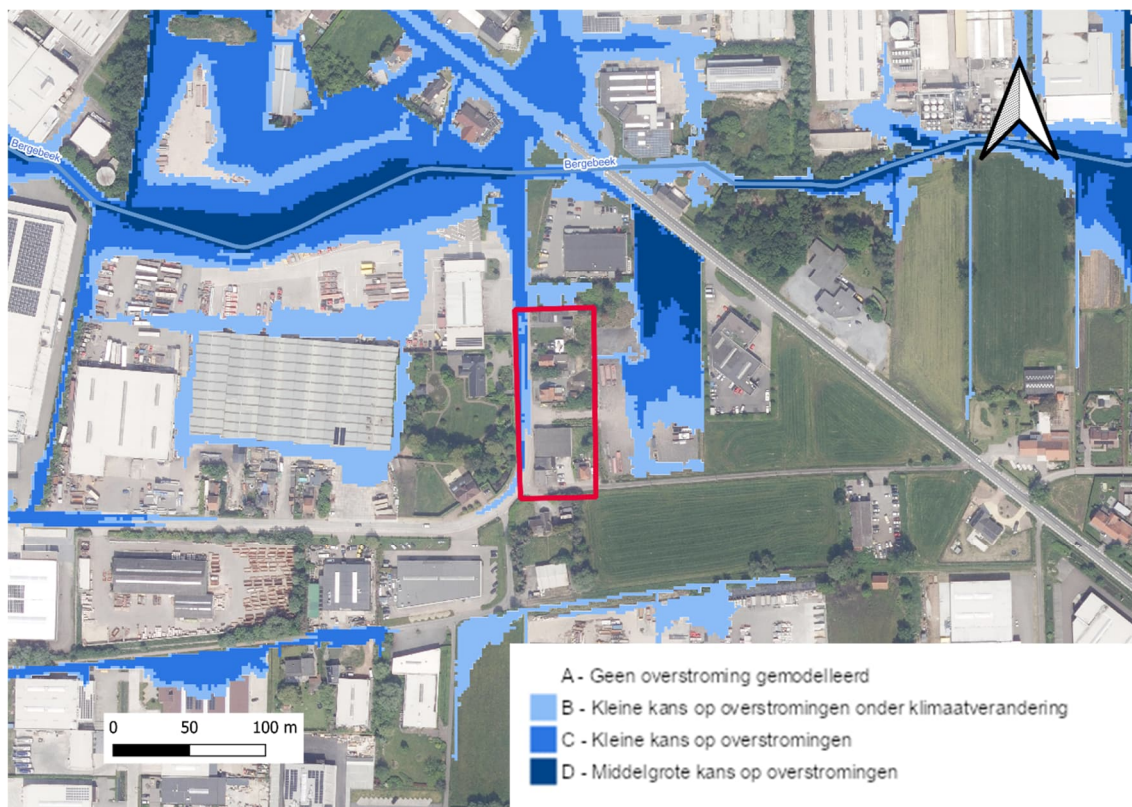


Effectenbespreking

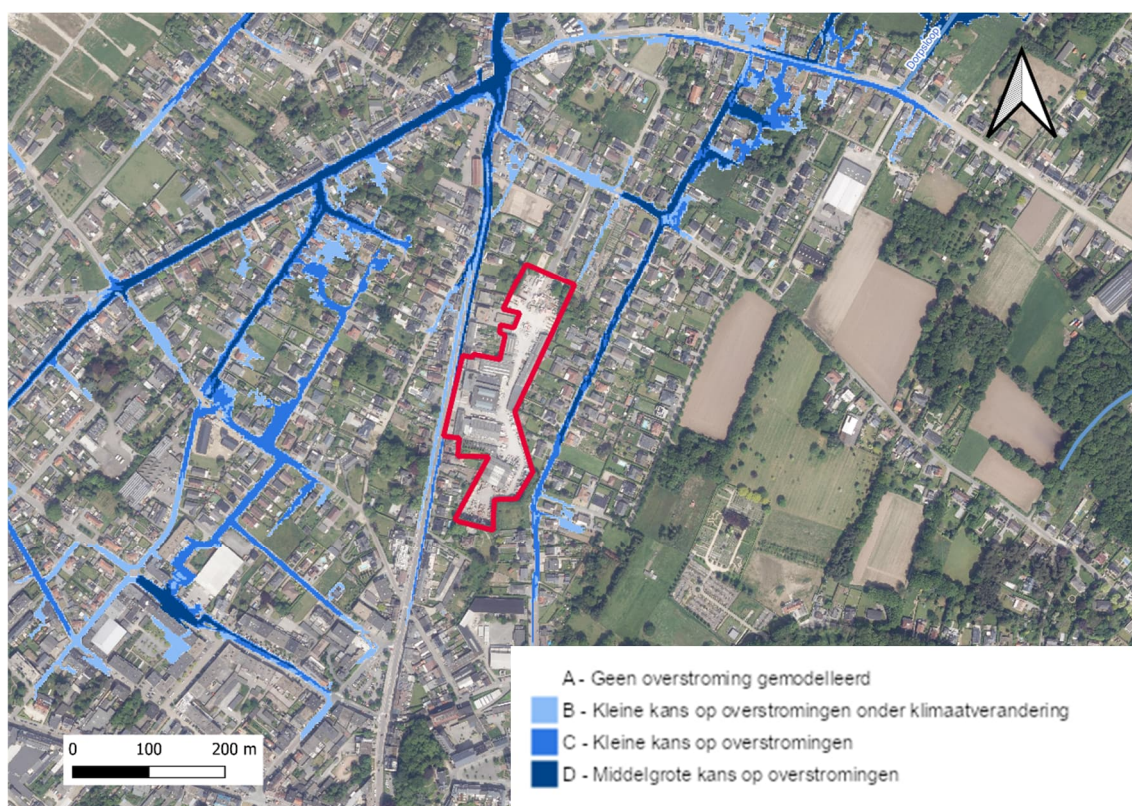
Tabel 13. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1
Kwantiteit/ verharding/ overstroming	
Verharding binnen of inname van overstromingsruimte in signaalgebied of effectief overstromingsgevoelig gebied.	In het plan-RUP wordt ervan uitgegaan dat elke omgevingsvergunning moet voldoen aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke hemelwaterverordening en technisch achtergronddocumenten (en wijzigingen). Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met het beleidskader wateradvies van de provincie Antwerpen. Het deelgebied is niet aangeduid als overstromingsgevoelig maar grenst wel aan een gracht met een kleine kans op pluviale overstromingen onder klimaatverandering. Rekening houdend met het planvoornemen, waarbij aan de zuidzijde een groenbuffer zou bestemd worden, worden er geen negatieve effecten verwacht.
Structuurkwaliteit	
Mogelijkheid of planvoornemen tot afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelden van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharden oeverzones.	Het plan bestendigt de biologische buffer tussen het deelgebied en de waterloop ten zuiden ervan. Dit zorgt voor een beperkt positief effect op de structuurkwaliteit. Deze buffer zorgt voor ruimte voor een natuurlijke loop en overstroming van de beek.
Kwaliteit	
Cf bodem	Bestaande regelgeving zal gevolgd worden.

Afbeelding 56. Pluviaal overstromingsgevoelig gebied in de omgeving van compensatiegebied 1



Afbeelding 57. Pluviaal overstromingsgevoelig gebied in de omgeving van compensatiegebied 2



Afbeelding 58. Pluviaal overstromingsgevoelig gebied in de omgeving van compensatiegebied 3 + uitbreidingsgebied



Effectenbespreking

Tabel 14. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatie-gebied 1	Compensatie-gebied 2	Compensatie-gebied 3
Kwantiteit/ verharding/ overstroming			
Verharding binnen of inname van overstromingsruimte in signaalgebied of effectief overstromingsgevoelig gebied.	In het RUP wordt ervan uitgegaan dat elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke hemelwater-verordening en technisch achtergronddocument en (en wijzigingen). Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met het beleidskader	In het RUP wordt ervan uitgegaan dat elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke hemelwater-verordening en technisch achtergronddocument en (en wijzigingen). Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met het beleidskader	In het RUP wordt ervan uitgegaan dat elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke hemelwater-verordening en technisch achtergronddocument en (en wijzigingen). Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met het beleidskader

	wateradvies van de provincie Antwerpen. Het compensatiegebied wordt ingesloten door pluviaal overstromingsgevoelig gebied. Omdat de planwijzigingen een toename van verharding mogelijk maken, kan dit de overstromingsgevoeligheid in de omgeving beïnvloeden. Daarom wordt er binnen het PRUP ruimte voorzien voor de opvang en buffering van hemelwater. Ook worden principes van overstromingsrobuust bouwen geïntegreerd. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er rekening wordt gehouden met het waterniveau van straten om de bouwhoogtes vast te leggen.	wateradvies van de provincie Antwerpen.	wateradvies van de provincie Antwerpen. Het compensatiegebied en het uitbreidingsgebied omvatten pluviaal overstromingsgevoelige gebieden. Omdat de planwijzigingen een toename van verharding mogelijk maken, kan dit de overstromingsgevoeligheid in de omgeving beïnvloeden. Daarom wordt er binnen het PRUP ruimte voorzien voor de opvang en buffering van hemelwater. Ook worden principes van overstromingsrobuust bouwen geïntegreerd. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er rekening wordt gehouden met het waterniveau van straten om de bouwhoogtes vast te leggen. Bovenvermelde argumentatie geldt ook voor het uitbreidingsgebied.
Structuurkwaliteit			
Mogelijkheid of planvoornemen tot afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelden van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharden oeverzones.	Niet van toepassing		
Kwaliteit			

Cf bodem	De planwijziging binnen het compensatiegebied zorgt ervoor dat verontreiniging van hemelwater niet uitgesloten kan worden. Het verontreinigd hemelwater zal conform aan de bestaande regelgeving worden verwerkt voordat dit wordt geloosd. Bovenvermelde argumentatie geldt ook voor het uitbreidingsgebied van compensatiegebied 3.
----------	--

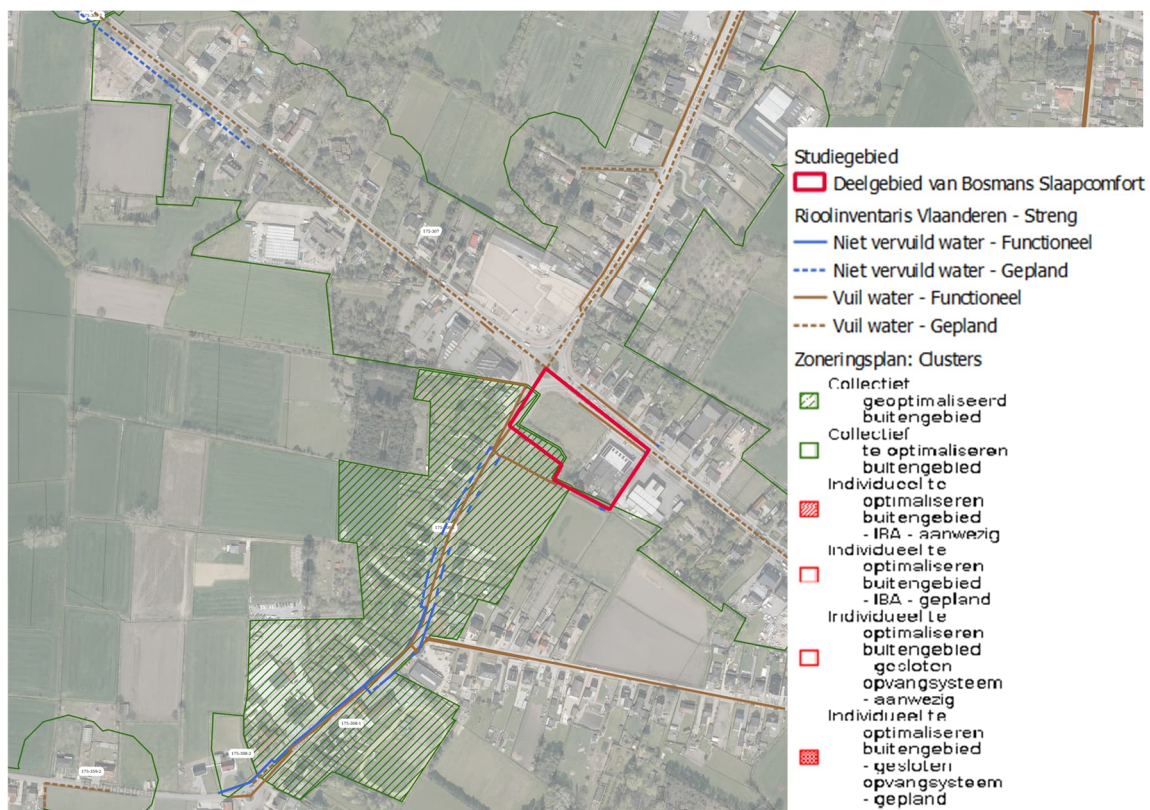
Afvalwater

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Er wordt in deze specifieke effectgroep enkel getoetst ten opzichte van referentiesituatie 1 omdat deze kwetsbaarder is dan referentiesituatie 2. Door de bestemming 'milieubelastende industrie' wordt in referentiesituatie 2 namelijk een relevantere lozing van afvalwater verwacht.

Het deelgebied is gelegen binnen collectief te optimaliseren en geoptimaliseerd buitengebied. Langs de Liersesteenweg wordt er een uitbreiding van het DWA-stelsel (afvoer afvalwater) gepland. Er is op dit moment geen regenwaterafvoer (RWA) voorzien en dit wordt ook niet gepland. Daarnaast volgt uit de rioolinventaris dat een DWA-rioleringsstreng, afkomstig van een zone ten noordwesten van het deelgebied, uitmondt in de niet-geklasseerde gracht ten zuiden van het projectgebied (Afbeelding 59).

Afbeelding 59. Rioolinventaris en zoneringsplan in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Effectenbespreking

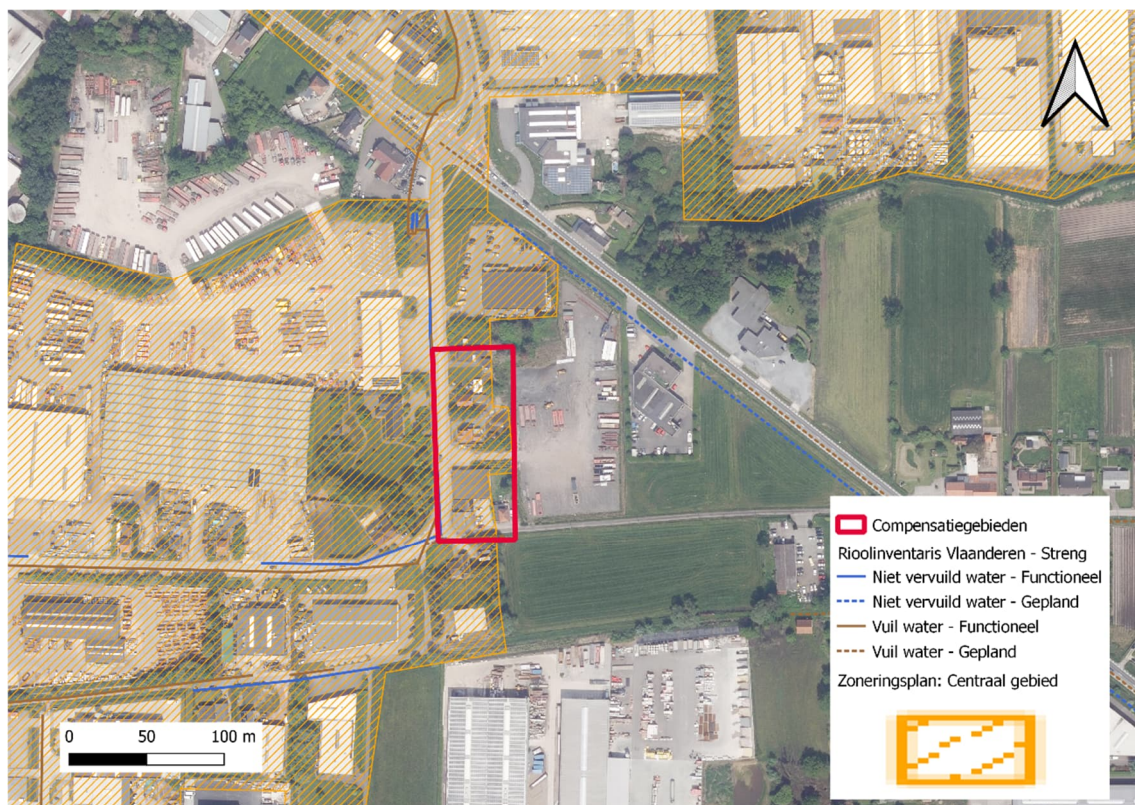
Tabel 15. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1
Huishoudelijk afvalwater	
Bijkomende productie van afvalwater in een zone die niet kan worden aangesloten op de RWZI (rioolwaterzuiveringsinstallatie).	Het deelgebied is voornamelijk gelegen binnen collectief te optimaliseren buitengebied. Hierdoor is het verplicht aan te sluiten op het riool of RWZI wanneer dit mogelijk is. In afwachting hiervan moet een sceptische put zwart en grijs afvalwater opvangen met minimaal 3.000 liter opslag. In afwachting van een aansluiting op de riolering en RWZI, is een individuele behandelingsinstallatie van afvalwater (IBA) toegelaten.
Bijkomende productie van afvalwater in een zone die wel kan worden aangesloten op de RWZI, maar waarbij de RWZI haar maximale capaciteit heeft bereikt.	Niet van toepassing
Bedrijfsafvalwater	
Het plan kan bedrijfsafvalwater genereren.	Omdat het afvalwater van detailhandel vergelijkbaar is met huishoudelijk afvalwater wordt hier geen negatief effect beoordeeld.

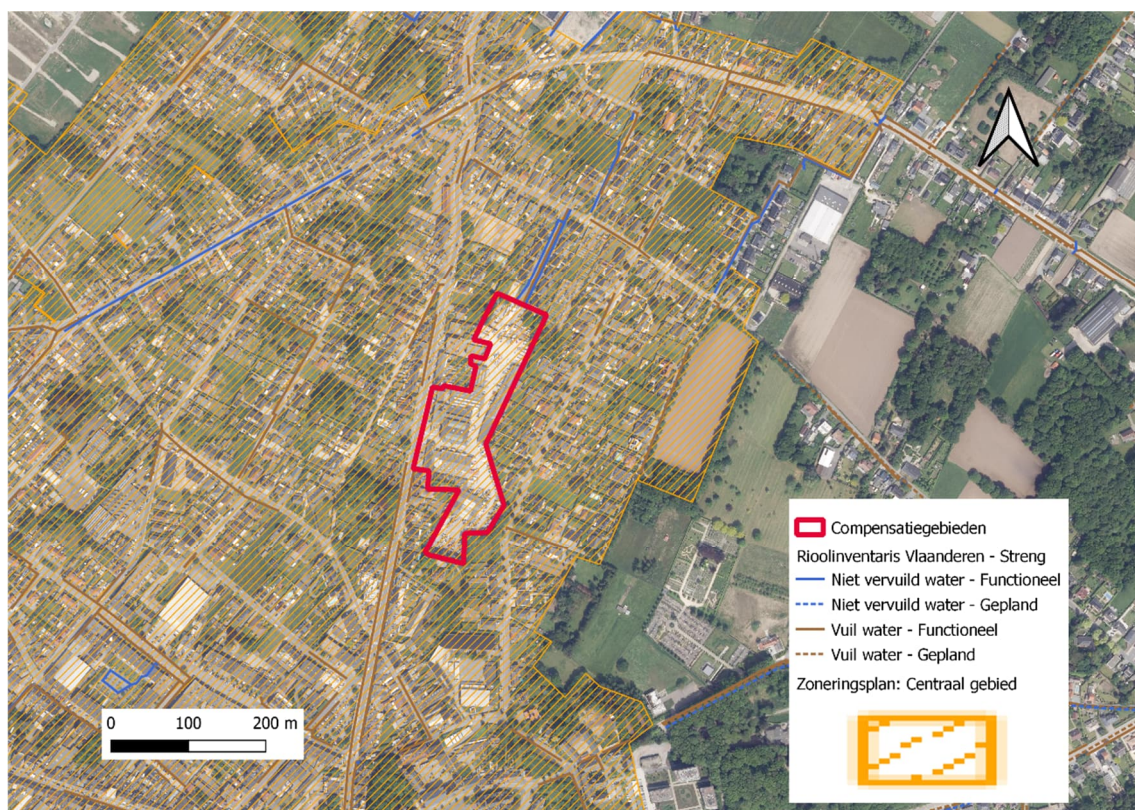
Compensatiegebieden

Compensatiegebieden 1 en 2 bevinden zich binnen het centrale gebied en kunnen daarom worden aangesloten op het lokale rioleringsnetwerk. Compensatiegebied 1 beschikt over een gescheiden rioleringsstelsel, terwijl compensatiegebied 2 uitsluitend is voorzien van een gecombineerd rioleringsstelsel (Afbeelding 60 en Afbeelding 61). Compensatiegebied 3 en zijn uitbreidingsgebied bevinden zich in collectief te optimaliseren buitengebied (Afbeelding 62). De aanleg van riolering wordt echter wel gepland langs het compensatiegebied, zoals wordt weergegeven in Afbeelding 63.

Afbeelding 60. Rioleringssituatie in de omgeving van compensatiegebied 1



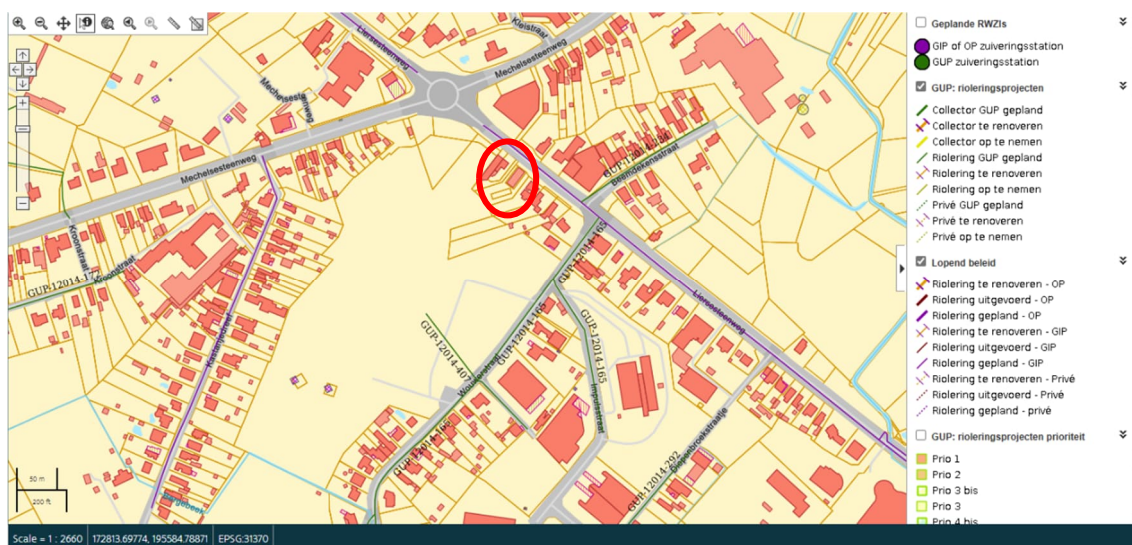
Afbeelding 61. Riolering situatie in de omgeving van compensatiegebied 2



Afbeelding 62. Riolering situatie in de omgeving van compensatiegebied 3



Afbeelding 63. GUP-rioleringsprojecten in de omgeving van compensatiegebied 3 (rood)



Effectenbespreking

Tabel 16. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatiegebied 1	Compensatiegebied 2	Compensatiegebied 3
Huishoudelijk afvalwater			
Bijkomende productie van afvalwater in een zone die niet kan worden aangesloten op de RWZI.	Niet van toepassing		Het compensatie- en uitbreidingsgebied liggen binnen collectief te optimaliseren buitengebied. Hierdoor is het verplicht aan te sluiten op het riool of RWZI wanneer dit mogelijk is. In afwachting hiervan moet een septische put zwart en grijs afvalwater opvangen. In afwachting van een aansluiting op de riolering en RWZI is een individuele behandelingsinstallatie van afvalwater (IBA) toegelaten. Hetzelfde geldt voor het uitbreidingsgebied
Bijkomende productie van afvalwater in een zone die wel kan worden aangesloten op de RWZI, maar waarbij de RWZI haar maximale capaciteit heeft bereikt.	Op de overstromingsgevoeligheidskaart is op verschillende locaties water op straat zichtbaar. Maar door de ligging van het gebied in een vallei, is het onduidelijk of deze wateroverlast het gevolg is van de capaciteit van de aangrenzende beek, de riolering voor regenwaterafvoer (RWA) of andere	In de overstromingsgevoeligheidskaarten wordt er water op straat waargenomen wat waarschijnlijk te wijten is aan de capaciteit van de riolering omdat de afwezigheid van een RWA-stelsel. Omdat er geen milieubelastende industrie zal gerealiseerd worden, wordt er geen	Niet van toepassing

	factoren zoals afstromend water. Omdat er geen milieubelastende industrie zal gerealiseerd worden, wordt er geen significante toename aan afvalwater verwacht. Er is zelfs een afname mogelijk ten opzicht van woongebied.	significante toename aan afvalwater verwacht en is zelfs een afname mogelijk ten opzicht van woongebied.	
Bedrijfsafvalwater			
Het plan kan bedrijfsafvalwater genereren.	Geldende regelgeving: via de omgevingsvergunning worden er specifieke afspraken met bedrijven en VMM (Vlaams Milieumaatschappij) gemaakt over het lozen van bedrijfsafvalwater. Als bedrijven uitbreiden en hiervoor een nieuwe vergunning aanvragen of voor nieuwe bedrijven, wordt door VMM nagegaan of het afvalwater mag geloosd worden in de riolering. Ook wordt bekeken of het bedrijf haar afvalwater zelf dient (voor) te zuiveren en waar het effluent dan dient geloosd te worden. Ook lozingsnormen worden vastgelegd. Er kan redelijkerwijze van uit worden gegaan dat effecten niet aanzienlijk zullen zijn. Hetzelfde geldt wanneer de uitbreiding van compensatiegebied 3 wordt doorgevoerd.		

Conclusie discipline water

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn.

Discipline Biodiversiteit

Tabel 17. Checklist potentiële ingrepen discipline Biodiversiteit

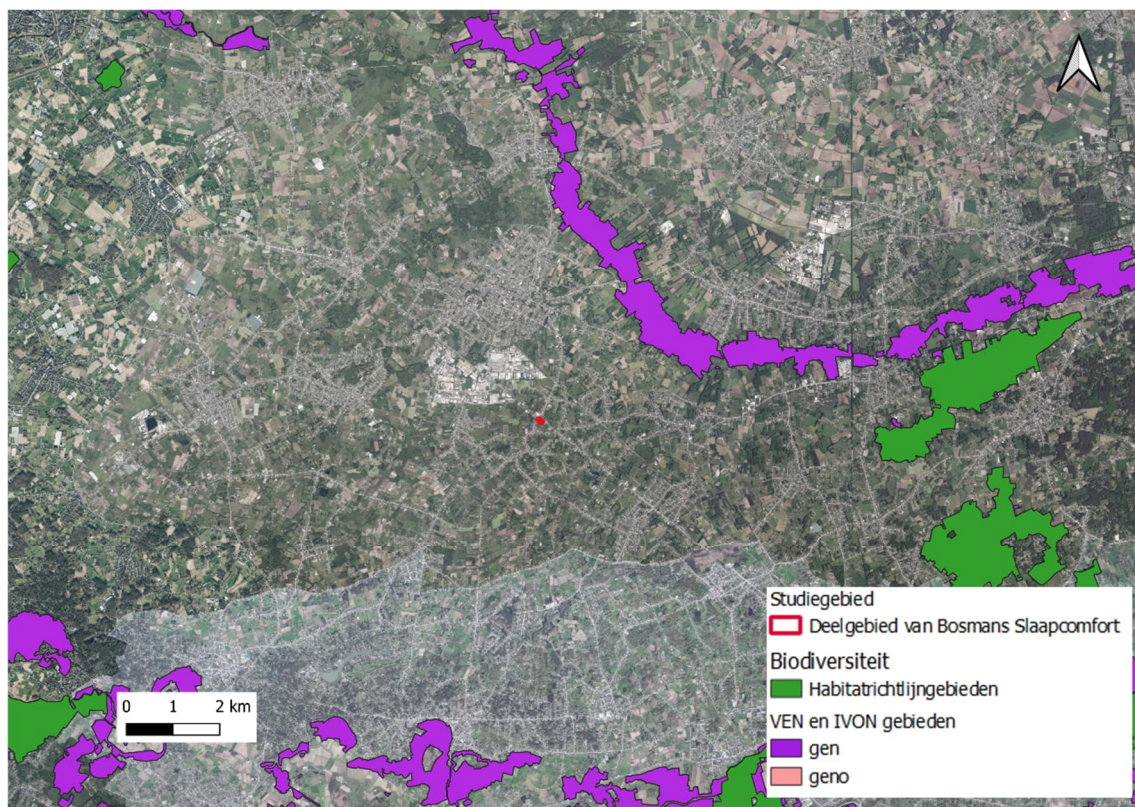
Checklist potentiële ingrepen discipline Biodiversiteit	Ja	Nee
Biotoopverlies / biotoopwijziging		
Biotoopverlies door ruimtebeslag		
- Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, bebouwing, verdichting en vergraving?	☒	☐
Biotoopwijziging		
Verdroging / vernatting: - Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuur zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld in functie van irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn?	☐	☒
Verzurende en vermestende depositie (belangrijkste = stikstofdepositie) - Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijvoorbeeld bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersemmissies)?	☒	☐
Rustverstoring (door geluid, recreatiedruk en licht)		
- Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadion/sportpleinen in open lucht, ...)?	☒	☐
- Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt?	☒	☐
- Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, in functie van veiligheid op bedrijfsterreinen)?	☒	☐
Barrièrevorming en versnippering		
- Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)?	☐	☒
- Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)?	☐	☒
- Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)?	☐	☒

Aandachtsgebieden: Natura 2000-gebieden, Ramsar-gebied, VEN-gebied

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Het dichtstbijzijnde VEN-gebied, 'De Vallei van de Grote Nete benedenstrooms', ligt op circa 3 kilometer ten noorden van het Deelgebied. Het dichtstbijzijnde SBZ-gebied, 'Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor', bevindt zich circa 7,3 kilometer ten oosten van het deelgebied. Vogelrichtlijngebieden of Ramsar-gebieden worden niet teruggevonden in de omgeving van het deelgebied (Afbeelding 64). Het deelgebied bevindt zich niet op een mogelijke migratieroute tussen twee deelplangebieden van een Habitat- of Vogelrichtlijngebied (zoals bijvoorbeeld verbinding via waterlopen of groenstructuren).

Afbeelding 64. Beschermde natuurgebieden in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Effectenbespreking

Tabel 18. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1	Referentiesituatie 2
Natura 2000		
Natura 2000-gebied	Niet van toepassing	Niet van toepassing

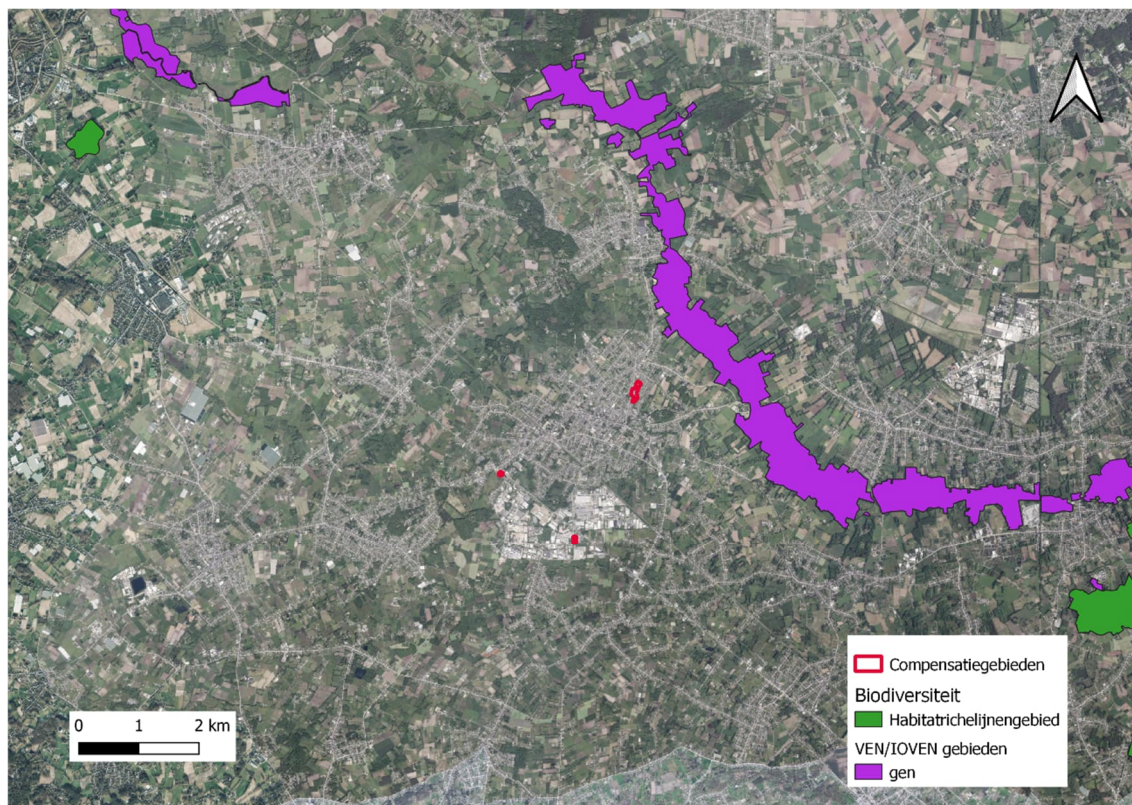
Ruimte-inname binnen beschermd gebied.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Potentiële verstorende factoren (bijvoorbeeld inzake geluid, licht, verzuring en vermesting, grondwater-standswijziging) tot binnen beschermd gebied.	Het plan is niet sterk verkeer genererend en/of er worden geen zones voor industriële activiteiten met relevante stikstofdeposities als planvoornemen voorzien. Dit kan ook afgeleid worden aan de hand van de stikstofberekening in onderstaande hoofdstuk.	Omdat het deelgebied zal herbestemd worden van milieubelastende industrie naar detailhandel, heeft dit een positief effect op vermestende en verzurende deposities op beschermde natuurgebieden in zijn omgeving. Door de beperkte verkeerstoename van het plan wordt er hier dus een positief effect beoordeeld. Dit kan ook afgeleid worden aan de hand van de stikstofberekening in onderstaande hoofdstuk.
Versnippering	Niet van toepassing	Niet van toepassing
VEN-gebied		
Rechtstreekse of onrechtstreekse beïnvloeding.	Er worden door uitvoering van het plan geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht ter hoogte van het VEN-gebied door de beperkte verkeersgeneratie en bijhorende stikstofdeposities alsook de afstand tot het dichtstbijzijnde VEN-gebied. Bijkomende schadebeperkende maatregelen worden dan ook niet noodzakelijk geacht. Er kan besloten worden dat er binnen VEN-gebied geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal plaatsvinden door uitvoering van het planvoornemen.	Er worden door uitvoering van het plan geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht ter hoogte van het VEN-gebied doordat de bestemmingswijziging van milieubelastende industrie naar detailhandel zorgt voor minder verzurende en vermestende deposities ter hoogte van het dichtstbijzijnde VEN-gebied. De beperkte toename aan verkeer zal hier geen negatief effect op hebben. Bijkomende schadebeperkende maatregelen worden dan ook niet noodzakelijk geacht. Er kan besloten worden dat er binnen VEN-gebied geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal plaatsvinden door uitvoering van het planvoornemen.

Compensatiegebied

Het dichtstbijzijnde VEN-gebied, 'De Vallei van de Grote Nete benedenstrooms', ligt ongeveer 1 kilometer ten noorden van compensatiegebied 2 en ongeveer 3 kilometer ten noorden van compensatiegebied 1. Het dichtstbijzijnde SBZ-gebied, 'Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor', bevindt zich ongeveer 8 kilometer ten oosten van beide compensatiegebieden. Er zijn geen Vogelrichtlijngebieden of Ramsar-gebieden te vinden in de omgeving van de

compensatiegebieden (Afbeelding 65). De compensatiegebieden liggen niet op een mogelijke migratieroute tussen twee deelplangebieden van een Habitat- of Vogelrichtlijngebied, zoals bijvoorbeeld verbindingen via waterlopen of groene structuren, omdat ze zich binnen een dorpskern of op een industrieterrein bevinden.

Afbeelding 65. Beschermde natuurgebieden in de omgeving van de compensatiegebieden



Tabel 19. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatiegebied 1	Compensatiegebied 2	Compensatiegebied 3
Natura 2000			
Natura 2000-gebied	Niet van toepassing		
Ruimte-inname binnen beschermd gebied.	Niet van toepassing		
Potentiële verstorende factoren (bijvoorbeeld inzake geluid, licht, verzuring en vermessing, grondwaterstandswijziging) tot binnen beschermd gebied.	De wijziging van het bestemmingsplan van woongebied naar industriegebied zal leiden tot een toename van het verkeer in de omgeving en binnen het compensatiegebied zelf. Omdat er geen milieubelastende industrieën zullen worden gerealiseerd, worden grote stookinstallaties of andere stationaire bronnen die stikstofuitstoot veroorzaken niet verwacht. Gezien de beperkte oppervlakte van het compensatiegebied, de afstand tot het dichtstbijzijnde SBZ-gebied en de uitgewerkte stikstofanalyse in onderstaand hoofdstuk, worden er geen significante negatieve effecten verwacht ten opzichte van verstorende factoren.		

	Hetzelfde wordt verwacht bij de eventuele uitbreiding van compensatiegebied 3.		
Versnippering	Niet van toepassing		
VEN-gebied			
Rechtstreekse of onrechtstreekse beïnvloeding.	Vanwege de planwijziging van het compensatiegebied worden er geen significante negatieve effecten verwacht voor het VEN-gebied, door de beperkte verkeersgeneratie en de bijbehorende stikstofdeposities, zoals blijkt uit de onderstaande stikstofberekening. Daarnaast is er een aanzienlijke afstand tot het dichtstbijzijnde VEN-gebied. Bijkomende schadebeperkende maatregelen worden dan ook niet noodzakelijk geacht. Er kan besloten worden dat er binnen VEN-gebied geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal plaatsvinden door uitvoering van het planvoornemen.	Als gevolg van de planwijziging van het compensatiegebied worden er geen significante negatieve effecten verwacht voor het VEN-gebied, ongeacht de nabijheid ervan. De beperkte toename van verkeer zal hier geen nadelige impact op hebben, zoals blijkt uit de onderstaande stikstofberekening. Tevens worden er geen effecten op licht- en geluidsoverlast verwacht, door de ligging binnen de woonkern van Heist-op-den-Berg. Bijkomende schadebeperkende maatregelen worden dan ook niet noodzakelijk geacht. Er kan besloten worden dat er binnen VEN-gebied geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal plaatsvinden door uitvoering van het planvoornemen.	Vanwege de planwijziging van het compensatiegebied worden er geen significante negatieve effecten verwacht voor het VEN-gebied, door de beperkte verkeersgeneratie en de bijbehorende stikstofdeposities, zoals blijkt uit de onderstaande stikstofberekening. Daarnaast is er een aanzienlijke afstand tot het dichtstbijzijnde VEN-gebied. Bijkomende schadebeperkende maatregelen worden dan ook niet noodzakelijk geacht. Er kan besloten worden dat er binnen VEN-gebied geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal plaatsvinden door uitvoering van het planvoornemen. Hetzelfde geldt voor het uitbreidingsgebied van compensatiegebied 3.

Stikstofanalyse

Voor de stikstofberekening zijn de mobiliteitsgegevens uit de mobiliteitstoets gebruikt. Voor de verkeersgeneratie van de compensatiegebieden is dezelfde verdeling toegepast als in de mobiliteitstoets voor de planologische situatie met milieubelastende industrieën. Maar in plaats van de kengetallen voor milieubelastende industrieën hebben we de cijfers voor gemengde industrieën gehanteerd. Dit omdat deze de hoogste mobiliteitsgeneratie vertonen en we nog geen indicatie hebben welke industrie in de compensatiegebieden zal gerealiseerd worden.

De dagelijkse verkeersgeneratie is vermenigvuldigd met 302, op basis van de aanname dat de winkel zes dagen per week geopend is, met uitzondering van tien nationale feestdagen per jaar. Dezelfde verdeling zal worden toegepast op de compensatiegebieden. Dit leidt tot een jaarlijkse verkeersgeneratie van 67.648 personenwagenvverplaatsingen en 3.624 vrachtverplaatsingen binnen het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort. Voor compensatiegebied 1 (6.000 m²) zijn er jaarlijks 24.981 vrachtverplaatsingen en 19.630 personenverplaatsingen per dag, terwijl in compensatiegebied 2 (12.600 m²) een jaarlijkse verkeersgeneratie van 41.978 vrachtverplaatsingen en 33.220 personenverplaatsingen wordt verwacht. Compensatiegebied 3 (1.100 m²) kent een jaarlijkse verkeersgeneratie van 4.530 vrachtverplaatsingen en 2.114 vervoersverplaatsingen per dag. Wanneer ervoor gekozen wordt om het uitbreidingsgebied van compensatiegebied 3 (2.700 m²) op te nemen, zorgt dit voor een extra verkeersgeneratie van 8.997 vrachtverplaatsingen en 7.118 vervoersverplaatsingen.

Voor een volledige beoordeling van de stikstofproductie van het plan zullen drie scenario's worden besproken. Het eerste scenario betreft de totale verkeersgeneratie van het plan in het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en compensatiegebied 1. Het tweede scenario behandelt de totale verkeersgeneratie in het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en compensatiegebied 2. Het derde scenario betreft de totale verkeersgeneratie in het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en compensatiegebied 3.

Wanneer de jaarlijkse verkeersgeneratie van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en compensatiegebied 1 wordt opgeteld, bedraagt het totaal 87.278 personenverplaatsingen en 28.605 vrachtverplaatsingen. Omdat beide gebieden meer dan 2 kilometer verwijderd zijn van het dichtstbijzijnde speciale beschermingsgebied (SBZ), zal de 1 %-minimisdrempel niet worden overschreden, mits er minder dan 9.180.000 personenverplaatsingen of 1.248.000 vrachtbewegingen per jaar worden gegenereerd. Daarbij rekening houdend met het potentieel aanwezige habitat met de laagste KDW-grens binnen het habitatrichtlijngebied (Afbeelding 67 en Afbeelding 67). Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen risico is op een significante en onomkeerbare aantasting van de speciale beschermingszones.

Doordat de totale verkeersgeneratie van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en compensatiegebied 2, die respectievelijk 100.868 personenverplaatsingen en 45.602 vrachtverplaatsingen per jaar omvat, en beide gebieden ook op meer dan 2 kilometer

van het dichtstbijzijnde SBZ-gebied zijn gelegen, worden er geen risico's op significante en onomkeerbare aantastingen van de speciale beschermingszones verwacht. Compensatiegebied 2 ligt echter ongeveer 1 kilometer van een VEN-gebied. Als wordt aangenomen dat het habitattype in het VEN-gebied ook een habitat omvat met de laagste grenswaarde wat betreft de KDW, dan kan er worden gesteld dat bij een jaarlijkse generatie van minder dan 4.104.000 personenverplaatsingen en 558.000 vrachtverplaatsingen er geen directe schade of veranderingen optreden. Er wordt dus geen bijkomende onvermijdelijke schade verwacht. Omdat de verkeersgeneratiever onder deze drempels blijft, is dit een redelijke veronderstelling.

De totale jaarlijkse verkeersgeneratie van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en compensatiegebied 3 is 69.762 vervoersverplaatsingen en 8.154 vrachtverplaatsingen. Omdat beide gebieden meer dan 2 kilometer verwijderd zijn van het dichtstbijzijnde speciale beschermingsgebied (SBZ), zal de 1 %-minimisdrempel niet worden overschreden. Mits er minder dan 9.180.000 personenverplaatsingen of 1.248.000 vrachtbewegingen per jaar worden gegenereerd, rekening houdend met het potentieel aanwezige habitat met de laagste KDW-grens binnen het habitatrictlijnengebied (Afbeelding 66 en Afbeelding 67). Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen risico is op een significante en onomkeerbare aantasting van de speciale beschermingszones. Ditzelfde geldt wanneer het uitbreidingsgebied wordt meegenomen omdat de totale verkeersgeneratie zich hier nog altijd onder de grenswaarden zal bevinden.

Afbeelding 66. Aantal lichte voertuigen per jaar waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de-minimisdrempel voor een habitatgebied gelegen op afstand zoals aangeduid in het kolomhoofd (in m) en een KDW zoals aangeduid in het rijhoofd (in kgN/ha/jaar), naar beneden afgerond op 1000 voertuigen/jaar. De gebruikte emissiefactoren zijn deze voor het jaar 2022.

KDW/afstand	0	5	10	20	30	50	70	100	150	200	300	500	1000	1500	2000
6	70000	98000	126000	183000	225000	296000	366000	479000	648000	832000	1170000	1904000	4104000	6431000	9181000
7	70000	112000	155000	211000	253000	352000	437000	550000	761000	959000	1368000	2228000	4795000	7503000	10704000
8	84000	141000	183000	239000	296000	394000	493000	634000	874000	1100000	1565000	2538000	5472000	8575000	12242000
10	112000	169000	225000	296000	366000	507000	620000	789000	1085000	1382000	1960000	3187000	6854000	10718000	14103000
11	126000	197000	239000	338000	409000	550000	676000	874000	1198000	1523000	2157000	3497000	7531000	11790000	14103000
12	141000	211000	267000	366000	451000	606000	747000	959000	1311000	1664000	2355000	3822000	8222000	12862000	14103000
15	169000	267000	338000	451000	564000	761000	930000	1198000	1636000	2073000	2947000	4781000	10281000	14103000	14103000
16	183000	282000	366000	479000	592000	803000	1001000	1269000	1748000	2214000	3145000	5091000	10958000	14103000	14103000
17	197000	296000	380000	521000	634000	860000	1057000	1353000	1861000	2355000	3342000	5415000	11649000	14103000	14103000
18	211000	324000	409000	550000	676000	902000	1128000	1438000	1960000	2496000	3540000	5740000	12340000	14103000	14103000
20	225000	352000	451000	606000	747000	1015000	1255000	1593000	2186000	2778000	3934000	6374000	13708000	14103000	14103000
21	239000	366000	479000	634000	789000	1057000	1311000	1678000	2298000	2905000	4132000	6685000	14103000	14103000	14103000
22	253000	394000	493000	676000	818000	1114000	1368000	1748000	2411000	3046000	4329000	7009000	14103000	14103000	14103000
23	267000	409000	521000	705000	860000	1156000	1438000	1833000	2510000	3187000	4527000	7333000	14103000	14103000	14103000
26	310000	465000	592000	789000	973000	1311000	1621000	2073000	2848000	3610000	5119000	8293000	14103000	14103000	14103000
28	324000	493000	634000	860000	1043000	1410000	1748000	2228000	3060000	3878000	5514000	8927000	14103000	14103000	14103000
29	338000	521000	662000	888000	1085000	1466000	1819000	2313000	3173000	4019000	5712000	9237000	14103000	14103000	14103000
30	352000	535000	676000	916000	1128000	1523000	1875000	2397000	3286000	4160000	5909000	9562000	14103000	14103000	14103000
32	380000	578000	733000	973000	1198000	1621000	2002000	2552000	3497000	4442000	6290000	10197000	14103000	14103000	14103000

Afbeelding 67. Aantal zware voertuigen per jaar waarbij geen overschrijding optreedt van de 1%-de minimisdrempel voor een habitatgebied gelegen op afstand zoals aangeduid in het kolomhoofd (in m) en een KDW zoals aangeduid in het rijhoofd (in kgN/ha/jaar), naar beneden afgerond op 1000 voertuigen/jaar. De gebruikte emissiefactoren zijn deze voor het jaar 2022

KDW/afstand	0	5	10	20	30	50	70	100	150	200	300	500	1000	1500	2000
6	9000	13000	17000	24000	30000	40000	49000	65000	88000	113000	159000	258000	558000	874000	1248000
7	9000	15000	21000	28000	34000	47000	59000	74000	103000	130000	186000	302000	652000	1020000	1455000
8	11000	19000	24000	32000	40000	53000	67000	86000	118000	149000	212000	345000	744000	1165000	1664000
10	15000	23000	30000	40000	49000	69000	84000	107000	147000	187000	266000	433000	932000	1457000	1917000
11	17000	26000	32000	46000	55000	74000	92000	118000	163000	207000	293000	475000	1024000	1603000	1917000
12	19000	28000	36000	49000	61000	82000	101000	130000	178000	226000	320000	519000	1118000	1748000	1917000
15	23000	36000	46000	61000	76000	103000	126000	163000	222000	281000	400000	650000	1398000	1917000	1917000
16	24000	38000	49000	65000	80000	109000	136000	172000	237000	301000	427000	692000	1490000	1917000	1917000
17	26000	40000	51000	70000	86000	116000	143000	184000	253000	320000	454000	736000	1584000	1917000	1917000
18	28000	44000	55000	74000	92000	122000	153000	195000	266000	339000	481000	780000	1678000	1917000	1917000
20	30000	47000	61000	82000	101000	138000	170000	216000	297000	377000	535000	866000	1864000	1917000	1917000
21	32000	49000	65000	86000	107000	143000	178000	228000	312000	395000	561000	908000	1917000	1917000	1917000
22	34000	53000	67000	92000	111000	151000	186000	237000	327000	414000	588000	953000	1917000	1917000	1917000
23	36000	55000	70000	95000	116000	157000	195000	249000	341000	433000	615000	997000	1917000	1917000	1917000
26	42000	63000	80000	107000	132000	178000	220000	281000	387000	490000	696000	1127000	1917000	1917000	1917000
28	44000	67000	86000	116000	141000	191000	237000	302000	416000	527000	749000	1213000	1917000	1917000	1917000
29	46000	70000	90000	120000	147000	199000	247000	314000	431000	546000	776000	1256000	1917000	1917000	1917000
30	47000	72000	92000	124000	153000	207000	255000	326000	446000	565000	803000	1300000	1917000	1917000	1917000
32	51000	78000	99000	132000	163000	220000	272000	347000	475000	604000	855000	1386000	1917000	1917000	1917000

Biotoopverlies/ biotoopwijziging

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Het deelgebied bevat geen biologisch waardevolle natuur volgens de biologische waarderingskaart. Wel bevindt zich aangrenzend aan het deelgebied biologisch waardevol, soortenrijk permanent cultuurgrasland. In de omgeving zijn enkele biologisch waardevolle en minder waardevolle graslanden aanwezig, variërend van soortenrijk tot soortenarm. In de noordelijke graslandschappen zijn ook hoogstamboomgaarden aanwezig, evenals een bomenrij die gedomineerd wordt door els (*Alnus* sp.). In het westen ligt een biologisch waardevol naaldhoutbestand (geen grove den) zonder duidelijke ondergroei (0). Binnen het deelgebied is in het afgelopen decennium een bomenrij gevormd aan de zuidkant, langs de ongedefinieerde beek, wat zorgt voor een natuurlijke buffering van het deelgebied.

In de omgeving van het deelgebied zijn geen beschermde oude bossen, Vlaamse en erkende natuurreservaten of bosreservaten aanwezig. Evenmin zijn er bestemmingen zoals natuurgebieden, bosgebieden of agrarische gebieden met landschappelijke waarde te vinden.

Afbeelding 68. Biologische waarderingskaart 2023



Effectenbespreking

Tabel 20. Effectenbespreking effectgroepen

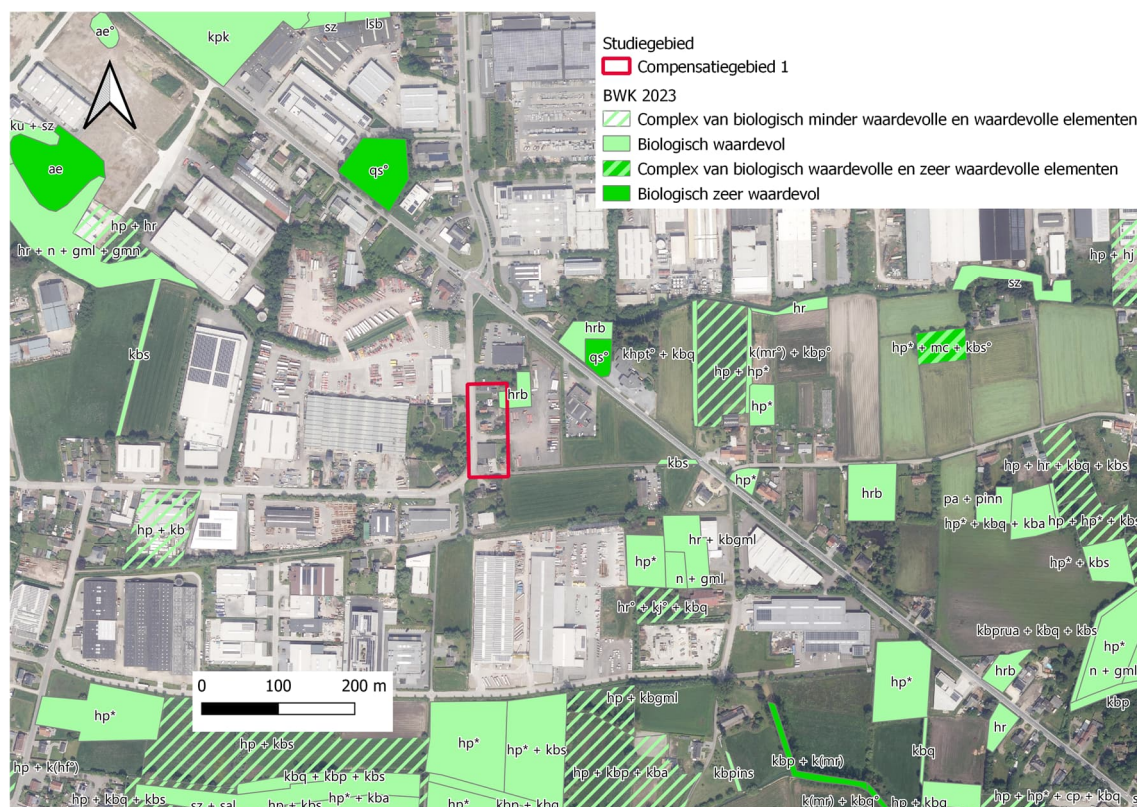
Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1	Referentiesituatie 2
Biotoopverlies		
Ingrepen in biologisch waardevol tot zeer waardevol gebied (o.a. biologische waardering, Natura 2000-habitatkaart). Groene bestemmingen die van bestemming veranderen ten gevolge van het plan.	De biologische buffer die zich gevormd heeft aan het zuiden van het deelgebied zal planologisch verankerd worden binnen het deelgebied. Dat zorgt voor een positief effect op de biodiversiteit. Deze buffer zorgt ook voor de afscherming van het agrarische gebied en het soortenrijk permanent graslandschap ten zuiden van het deelgebied.	Er zal een biologische buffer planologisch worden toegevoegd aan het deelgebied wat een positief effect beoogd op de biodiversiteit. Deze buffer zorgt ook voor de afscherming van het agrarische gebied en het soortenrijk permanent graslandschap ten zuiden van het deelgebied.

Biotoopwijziging		
Geplande activiteiten kunnen een relevante grondwater-standswijziging of een gewijzigd overstromings-regime tot gevolg hebben, waardoor bestaande waardevolle biotopen kunnen wijzigen.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Ingrepen in oude structuurrijke bossen. Ontbossing.	Enkele bomen die in de huidige situatie zijn gegroeid vallen niet onder het buffergebied en zullen gerooid kunnen worden. Er zal echter geen ontbossing plaatsvinden. De bomen die tijdens het braakliggen van het terrein zijn gegroeid, kunnen door hun beperkte aantallen en omvang niet als bos worden gekarakteriseerd. Het overgrote deel van de natuurlijk ontstane buffer zal ook behouden blijven binnen de planologische context waardoor er geen negatieve effecten verwacht worden.	Niet van toepassing

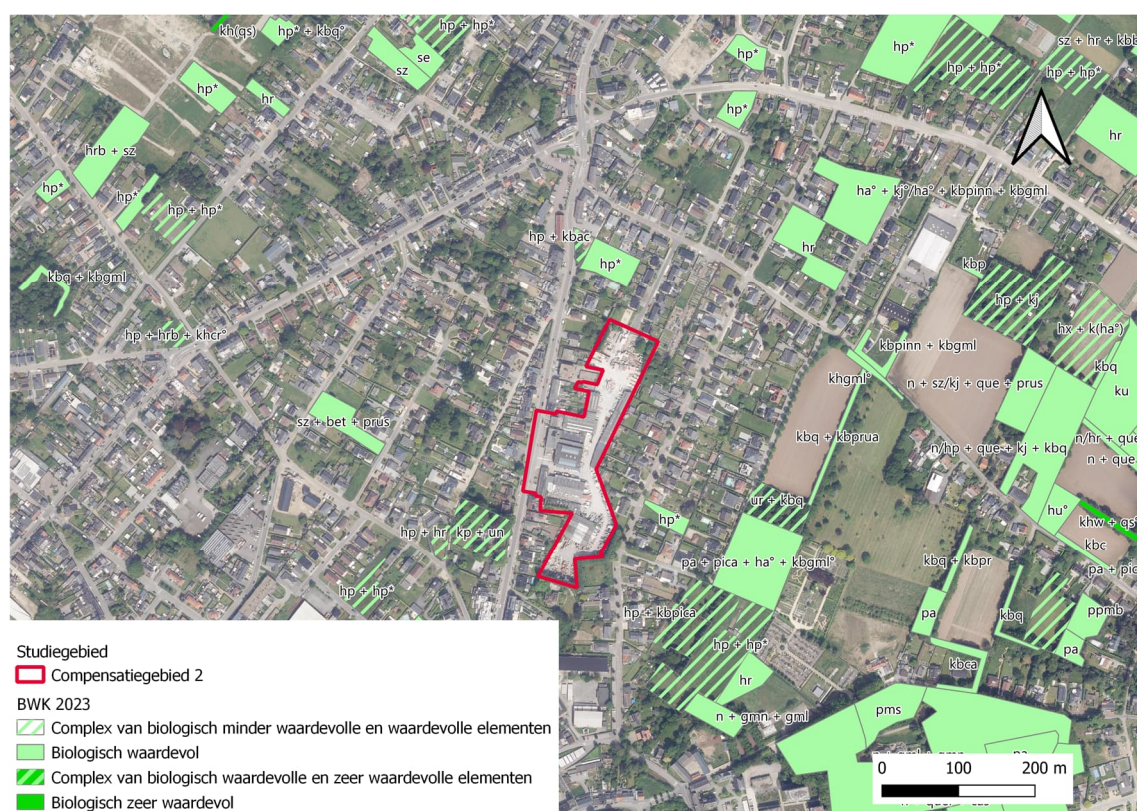
Compensatiegebied

Compensatiegebied 1 omvat een gedeelte van biologisch waardevol verruigd grasland met een beperkte aanwezigheid van struiken en bomen. In de directe omgeving is er geen andere biologisch waardevolle natuur waargenomen (Afbeelding 69). In compensatiegebied 2 is er geen biologisch waardevol habitat aanwezig. Maar in de omgeving komt wel een biologisch waardevol soortenrijk cultuurgraslandschap voor (Afbeelding 70). Daarnaast zijn er in het noordelijke deel van compensatiegebied 2 enkele bomen aanwezig. Binnen het compensatiegebied 3 en zijn uitbreidingsgebied bevinden zich geen biologisch waardevolle gebieden. In het zuidoosten en noordwesten zijn echter twee biologisch waardevolle loofbossen aangeduid op de biologische waarderingskaart. In de huidige situatie zijn beide gebieden echter niet meer actueel en komen ze eerder overeen met braakliggend terrein met populieren.

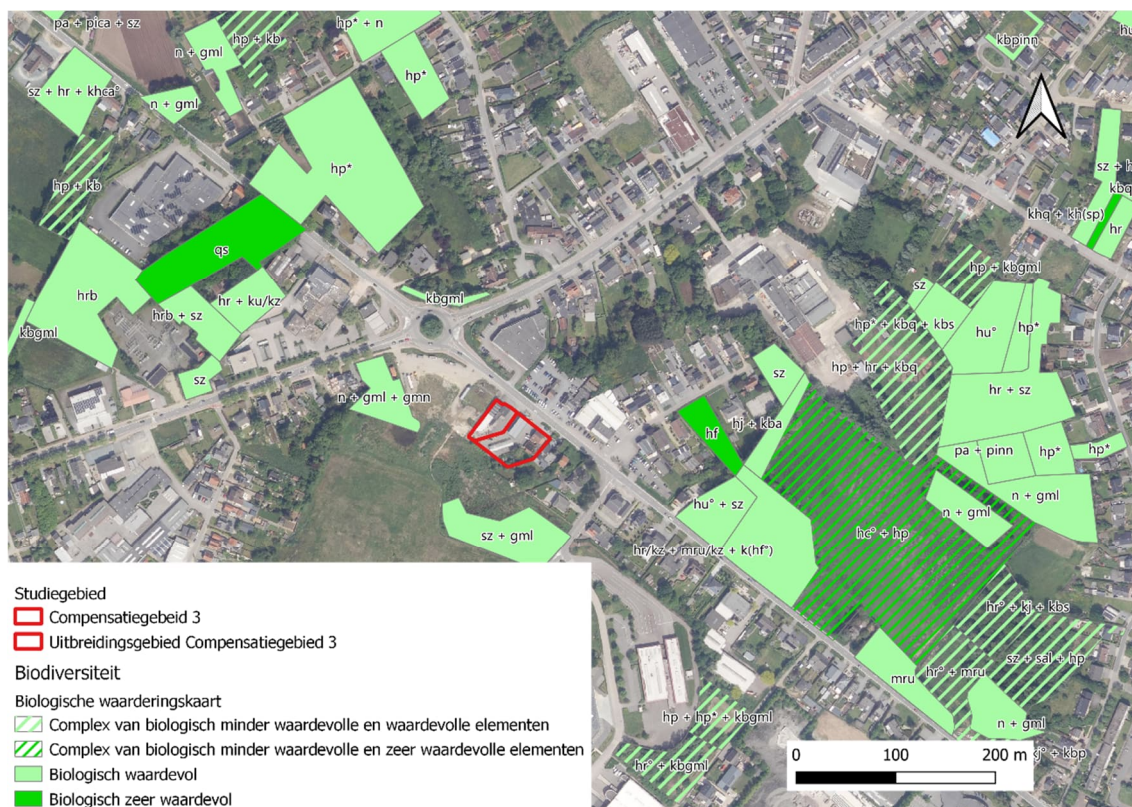
Afbeelding 69. Biologische waarderingskaart 2023 in de omgeving van compensatiegebied 1



Afbeelding 70. Biologische waarderingskaart 2023 in de omgeving van compensatiegebied 2



Afbeelding 71. Biologische waarderingskaart 2023 in de omgeving van compensatiegebied 3+ uitbreidingsgebied



Effectenbespreking

Tabel 21. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatiegebied 1	Compensatiegebied 2	Compensatiegebied 3 + uitbreidingsgebied
Biotoopverlies			
Ingrepen in biologisch waardevol tot zeer waardevol gebied (o.a. biologische waardering, Natura 2000-habitatkaart). Groene bestemmingen die van bestemming veranderen ten gevolge van het plan.	Het biologisch waardevolle habitat binnen het compensatiegebied heeft een beperkte omvang van ongeveer 200 m². Bovendien lijkt de kaart in dit specifieke gebied niet meer actueel, omdat een groot deel van het biologisch waardevolle gebied al is verstoord, onder andere door de opslagplaats voor vrachtwagenhangaars in het oosten. Door de	Omdat het planvoornemen niet zorgt voor een verlies aan natuurwaarde, worden er geen negatieve effecten verwacht. De bomen in het noorden van het compensatiegebied zullen ten gevolge van de planwijziging namelijk niet verwijderd worden. Het plan zal juist zorgen voor een ecologische buffer	Omdat het planvoornemen niet zorgt voor een verlies aan natuurwaarde, worden er geen negatieve effecten verwacht. Bovenstaande argumentatie geldt ook voor het uitbreidingsgebied.

	reeds aangetaste staat van het biologisch waardevolle gebied, worden er geen significante negatieve effecten verwacht. Bovendien zal binnen het compensatiegebied een groene buffer worden aangelegd ten opzichte van de omgeving. Dat helpt om een verlies aan natuurwaarde te voorkomen.	tussen het industriegebied en de omliggende woningen.	
Biotoopwijziging			
Geplande activiteiten kunnen een relevante grondwater-standswijziging of een gewijzigd overstromingsregime tot gevolg hebben, waardoor bestaande waardevolle biotopen kunnen wijzigen.	Niet van toepassing		
Ingrepen in oude structuurrijke bossen. Ontbossing.	Niet van toepassing		

Rust- en lichtverstoring

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Het deelgebied zelf omvat een bomenrij aan de zuidkant die fungeert als afscherming/buffer van het deelgebied. Rekening houden met dit gegeven en dat er in/nabij het deelgebied geen biologisch waardevol faunistisch gebied voorkomt, geen zones voorkomen die gevoelig zijn voor verstoring, noch trekroutes, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op rust- en lichtverstoring van fauna optreden (Afbeelding 72).

Afbeelding 72. Biologische waarderingskaart Fauna in de omgeving van het deelgebied van Bosmans (rood)



Compensatiegebieden

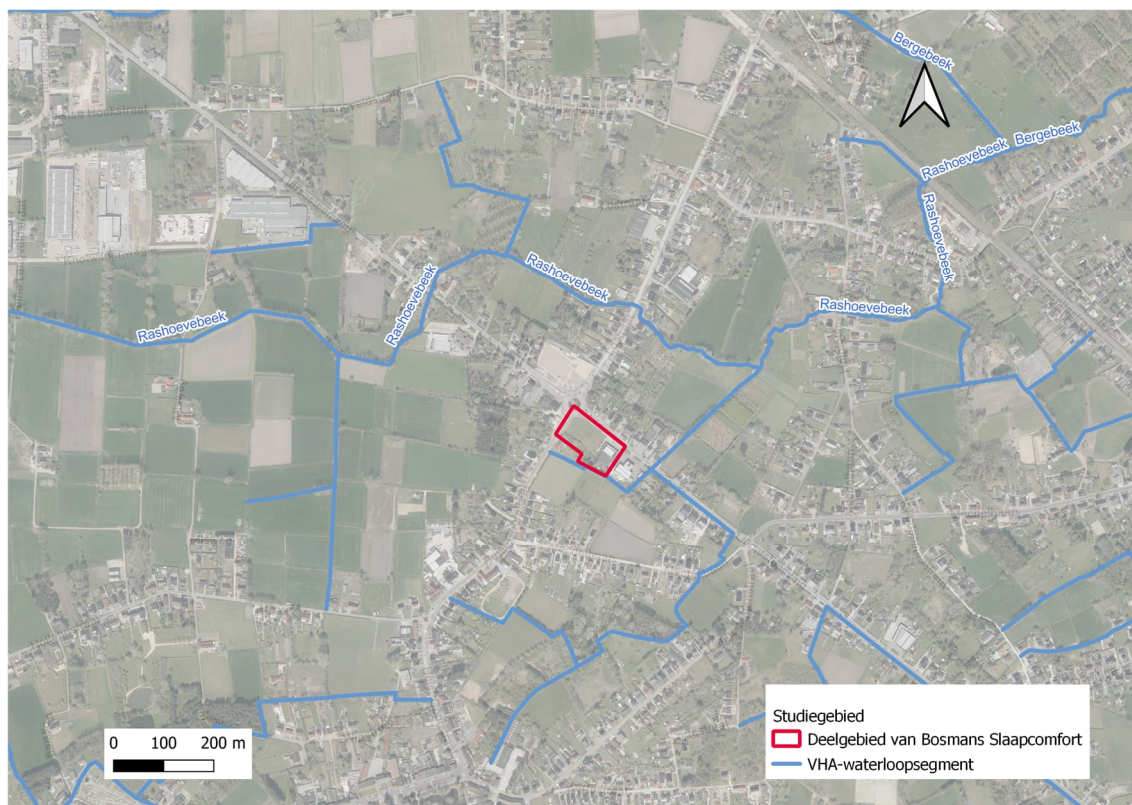
Rekening houdend met de aard van de planwijziging binnen de compensatiegebieden, de ligging binnen een industriegebied en nabij de woonkern van Heist-op-den-Berg, en het feit dat er zich geen biologisch waardevolle faunagebieden, gevoelig voor verstoring, noch trekroutes in de nabijheid bevinden, kan redelijkerwijs worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op de rust- en lichtverstoring van fauna te verwachten zijn.

Versnippering en barrièrewerking

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Het plan zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(zone), trek-/en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht zoals uit onderstaande afbeelding kan afgeleid worden (Afbeelding 73).

Afbeelding 73. Biologische corridor in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Compensatiegebieden

Rekening houdend met de aard van de planwijziging binnen de compensatiegebieden, de ligging binnen een industriegebied en nabij de woonkern van Heist-op-den-Berg, en het feit dat er geen bestaande en potentiële migratie/groencorridors/foerageerroutes voorkomen, geen erkende of Vlaamse natuurreservaten, bosreservaten of geen groengebieden op bestemmingsplannen zijn aangeduid, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op versnippering en barrièrewerking optreden.

Conclusie discipline biodiversiteit

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

Discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Tabel 22. Checklist potentiële ingrepen discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

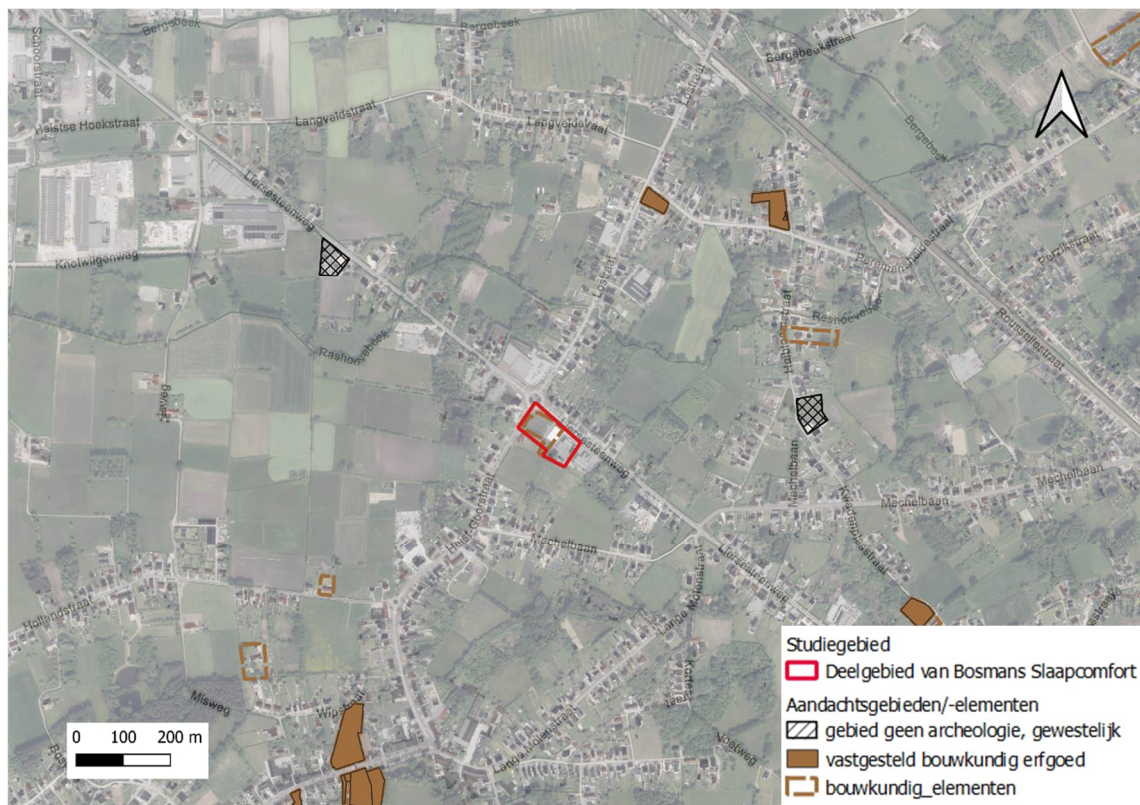
Checklist potentiële ingrepen discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Ja	Nee
Landschap (+zie ook aandachtsgebieden)		
Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde		
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: - o Fysieke ingrepen (bijvoorbeeld reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, ...)? - o Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)? - o Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon?	☒	☐
Uitzicht		
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals: - o Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bijvoorbeeld gebouwen) of infrastructuur (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik.	☒	☐
Bouwkundig erfgoed (+ zie ook aandachtsgebieden)		
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: - o Afbraak van bouwkundig erfgoed. - o Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning, ... van het erfgoed mogelijk verdwijnt. - o Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuuraanleg) in de nabijheid van bouwkundig erfgoed.	☐	☒
Archeologie		
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: - o Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden). - o Permanente veranderingen in de grondwatertafel. - o Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein.	☒	☐

Aandachtsgebieden/-elementen

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Binnen het deelgebied komt een bouwkundig element voor. Hier stond tot 2013 het overblijfsel van de Stoommelkerij Sint-Jozef. Dit was een voormalige zuivelfabriek opgerichte in 1925 door diverse leden die de succesrijke en te klein geworden Sint-Bernardusmelkerij verlieten. Dit gebouw werd echter in 2013 afgebroken. In de ruime omgeving van het deelgebied komt nog vastgesteld bouwkundig erfgoed voor, net zoals enkele landschapselementen (Afbeelding 74). Het deelgebied bevindt zich niet binnen een archeologisch gebied of binnen archeologische sites of zones.

Afbeelding 74. Erfgoed en landschapselementen in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



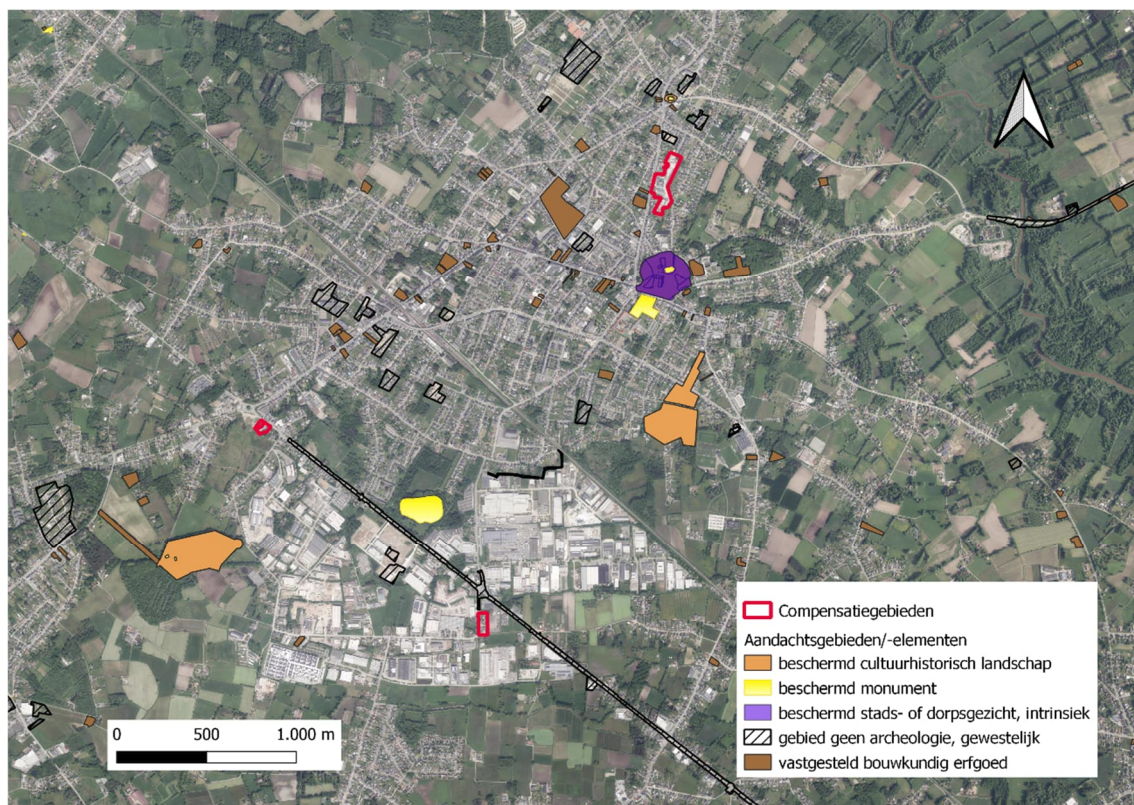
Effectenbespreking

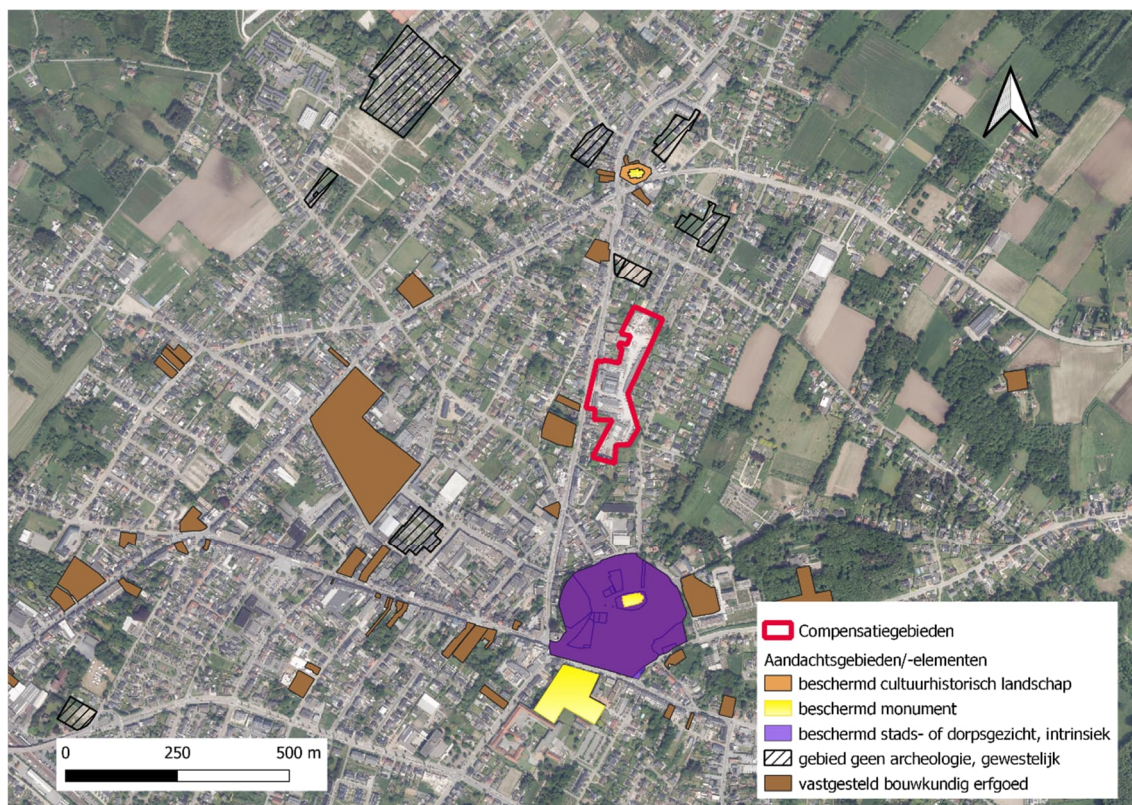
Het plan bevindt zich niet in of nabij beschermd erfgoed, elementen uit vastgestelde inventarissen, erfgoedlandschappen of UNESCO Werelderfgoed. Rekening houdend met de aard van de ingrepen en het gegeven dat er geen kwetsbaarheden werden gedetecteerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten ten aanzien van statusgebieden en -elementen (beschermingen en vastgestelde erfgoedelementen) optreden.

Compensatiegebieden

Compensatiegebied 1, 3 en het uitbreidingsgebied grenzen aan gebieden met geen archeologie en zijn niet gelegen in de omgeving van beschermde aandachtsgebieden/elementen. Compensatiegebied 2 omvat eveneens geen aandachtsgebieden. Maar in de directe omgeving bevinden zich wel twee geregistreerde gebouwen van bouwkundig erfgoed: één is een burgerwoning en het andere een dorpswoning. Daarnaast ligt het gebied nabij de historische kern van Heist-op-den-Berg. (Afbeelding 75 en Afbeelding 76)

Afbeelding 75. Aandachtsgebieden in de omgeving van de compensatiegebieden





Landschap

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er geen kwetsbaarheden inzake structuur (niet-rechtgetrokken waterlopen, holle wegen, taluds, historische dijken, KLE's, landschappelijk waardevolle (agrarische) gebieden, historische kavelstructuren, nederzettingvormen, ...) en patronen (dijken, historische bossen) werden gedetecteerd, kan er worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en -relaties optreden. Omdat er geen kwetsbaarheden inzake uitzicht (zoals vergezichten, zichtassen op een historisch gebouw zoals een kerk, zichtassen van uit een historisch gebouw zoals een kasteel, visuele relaties tussen gebouwen en bijbehorende beplantingen) voorkomen, kan er worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsuitzicht optreedt.

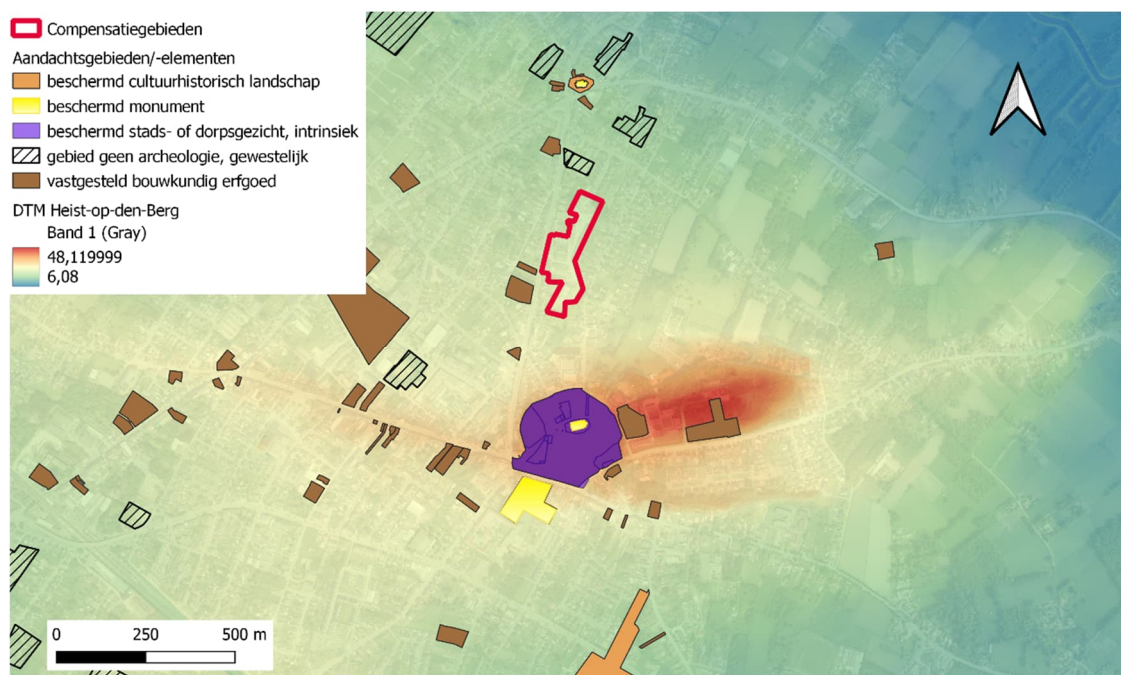
Compensatiegebied

Rekening houdend met de aard van compensatiegebied 1, 3 en het uitbreidingsgebied en het gegeven dat er geen kwetsbaarheden inzake structuur (niet-rechtgetrokken waterlopen, holle wegen, taluds, historische dijken, KLE's, landschappelijk waardevolle (agrarische) gebieden, historische kavelstructuren, nederzettingvormen, ...) en patronen (dijken, historische bossen) werden gedetecteerd, kan er worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en -relaties optreden. Omdat er geen kwetsbaarheden inzake uitzicht (zoals vergezichten, zichtassen op een historisch gebouw zoals een kerk, zichtassen van uit een historisch gebouw zoals een kasteel, visuele relaties tussen gebouwen en bijbehorende

beplantingen) voorkomen, kan er worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsuitzicht optreedt.

Compensatiegebied 2 daarentegen is gelegen tussen de historische kern van Heist-op-den-Berg en de parochiekerk van het gehucht Hallaar. Het zicht op de parochiekerk van Hallaar ligt langs de Leopoldlei. Door de hogere ligging van de historische kern in het landschap bevindt het compensatiegebied zich binnen de zichtas van de kern. Daardoor zou deze zichtbaar moeten zijn vanuit het compensatiegebied (Afbeelding 77).

Afbeelding 77. Hoogtemodel in de omgeving van het compensatiegebied 2



Effectenbespreking

Tabel 23. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatiegebied 2
Structuur- en relatiewijzigingen en erfgoedwaarden	
Geplande activiteiten hebben een wijziging of verstoring van de aanwezige historische landschapsstructuur (percelering, wegen, waterlopen, ...) in het aandachtsgebied tot gevolg. Verwijdering of verstoring van landschappelijke structuren zoals waterlopen, holle wegen, taluds, dijken, laagten (bijvoorbeeld door ingrepen zoals ophogen, afgraven en egaliseren).	Niet van toepassing

Aantasting of vernietiging van historische lijnstructuren zoals verdedigingslinies, dijken, historische loop van waterlopen, karakteristieke dreven, ... Geplande activiteiten kunnen een relevante grondwaterstandswijziging of een gewijzigd overstromingsregime tot gevolg hebben waardoor bestaande waardevolle biotopen kunnen wijzigen. Aantasting, vernietiging of doorsnijding van historische kavelstructuren, nederzettingen (bijvoorbeeld door bebouwing, aanleg van infrastructuur of verandering in bodemgebruik). Aantasting/vernietiging van kleine landschapselementen (KLE's). Ontbossing historisch bos. Beïnvloeding van contextwaarde van het landschap	
Wijziging landschapsuitzicht / perceptieve kenmerken	
Verandering in bodemgebruik. Ontbossing. Landschappelijk waardevolle bestemmingen op bestaande plannen die van bestemming veranderen door het plan. Visuele verstoring door wijziging van het landschapsuitzicht of het landschapskarakter (bijvoorbeeld door het verwijderen, veranderen of toevoegen van bomen(rijen), houtkanten, gebouwen, wegen, verhardingen, hoogspanningsmasten, vijvers, verhardingen, ...). Geplande activiteiten kunnen ingrijpen op relevante aspecten uit de beschermingsbesluiten (erfgoedwaarden, verbodsbepalingen,	Doordat het compensatiegebied 2 buiten de zichtassen van de parochiekerk van Hallaar ligt, worden er geen negatieve effecten verwacht. Omdat de zichtassen naar de historische kern van Heist-op-den-Berg al zijn verstoord door de lintbebouwing langs de weg en binnen de kern zelf, worden er geen negatieve effecten verwacht. Binnen het RUP zullen ook voorschriften worden vastgesteld met betrekking tot de bouwhoogte van het industriegebied. Het compensatiegebied is ook niet zichtbaar vanaf het historische kern zelf doordat deze is volgebouwd en geen zichtassen meer bewaard zijn. Gezien de industrie voornamelijk achter de huidige lintbebouwing aanwezig is, worden er geen negatieve effecten verwacht ten opzichte van het aangrenzende bouwkundig erfgoed.

...) door fysieke ingrepen, intensifiëring van het gebruik of wijziging van het landschapsuitzicht (zoals verstoring zichtbaarheid). Grootschalige of duidelijke veranderingen in of in de directe nabijheid van een landschap met een hoge belevingskwaliteit.	
---	--

Bouwkundig erfgoed

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Het planvoornemen voorziet geen vernietiging, renovatie of verbouwing van bouwkundig erfgoed. Het planvoornemen voorziet geen intensifiëring van het landgebruik. Het planvoornemen voorziet geen nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuuraanleg). Aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed worden dan ook niet verwacht.

Compensatiegebied

De planwijziging binnen de compensatiegebieden voorziet geen vernietiging, renovatie of verbouwing van bouwkundig erfgoed. Het planvoornemen voorziet geen intensifiëring van het landgebruik. Het planvoornemen voorziet geen nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuuraanleg). Er worden dan ook geen aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed verwacht.

Archeologie

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

In archeologienota's in de omgeving wordt vermeld dat er podzolbodems zijn behouden onder een dikke laag van antropogene oorsprong. Op basis van de bodemtypekaart, zoals besproken binnen de discipline bodem, is het aannemelijk dat de dikke humuslaag bovenop de zandlemige bodem ook antropogeen is. Deze antropogene laag draagt bij aan de bescherming en conservering van eventuele archeologische sporen doordat zij deze bedekt. Omdat de situering van het gebied zich op droge, vruchtbare licht lemige zandgronden bevindt, nabij een beek en een depressie, kan deze locatie bijzonder aantrekkelijk zijn geweest voor gemeenschappen uit het neolithicum tot aan de moderne tijd. Omdat zich op een groot deel van het deelgebied de eerder genoemde melkstomerij bevond, kan ervan uitgegaan worden dat het archeologisch bestand hier al voor een groot deel verstoord is.

Tabel 24. Effectenbespreking effectgroep

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1 en 2
Archeologie	
Het plan aanleiding kan geven tot: - werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). - permanente veranderingen in de grondwatertafel. - samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein. Waardoor er een potentiële invloed is op (reeds gekend / niet gekend) archeologisch erfgoed	Gezien er voldoende regelgeving is inzake archeologie worden er geen aanzienlijke effecten verwacht. Omdat het perceel meer dan 3.000 m² omvat, zal verplicht worden om een archeologienota op te stellen bij de ontwikkeling van het deelgebied wanneer de bodemingrepen meer dan 1.000 m² omvatten of meer dan 5.000 m² wanneer de aanvrager niet publiekrechtelijk is.

Compensatiegebied

Zoals hierboven vermeld zijn de compensatiegebieden niet gelegen binnen 'gebied geen archeologie'. Door de dikke antropogene humus horizont is het ook mogelijk dat het hier om een plaggenbodems gaat. Deze plaggenbodems kunnen zorgen voor het afdekken van de natuurlijke bodem waardoor archeologische resten en sporen een beter bewaringskansen kennen.

Tabel 25. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatiegebied 1, 2 en 3
Archeologie	
Het plan aanleiding kan geven tot: - werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). - permanente veranderingen in de grondwatertafel. - samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein. Waardoor er een potentiële invloed is op (reeds gekend / niet gekend) archeologisch erfgoed	Gezien er voldoende regelgeving is inzake archeologie worden er geen aanzienlijke effecten verwacht. Bij percelen groter dan 3.000 m², zal verplicht worden om een archeologienota op te stellen bij de ontwikkeling van het compensatiegebied wanneer de bodemingrepen meer dan 1.000 m² omvatten onder publiekrechtelijke personen. Wanneer de aanvrager niet publiekrechtelijk is archeologisch vooronderzoek enkel verplicht wanneer er een bodemingreep van meer dan 5.000 m² plaatsvindt.

Conclusie discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

Mens-mobiliteit

Tabel 26. Checklist potentiële ingrepen discipline mens-mobiliteit

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-mobiliteit	Ja	Nee
Mobiliteit		
- Zal het plan een wijziging (toename) in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...)?	☒	☐
- Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen?	☒	☐

Kwetsbaarheden studiegebied en omgeving

Hiervoor wordt er verwezen naar de mobiliteitstoets in bijlage.

Effectenbespreking

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

Er wordt enkel getoetst ten opzichte van referentiesituatie 1 (huidige situatie) omdat in deze situatie het aannemelijk is dat er minder vrachtvervoer gegenereerd wordt dan wat denkbaar is bij een bestemming als 'milieubelastende industrie' (referentiesituatie 2). Referentiesituatie 1 is dus de meest kwetsbare.

Effectenbespreking

Tabel 27. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1
Wijziging verkeersafwikkeling	
Bijkomende belangrijke verkeersgeneratie ten gevolge het plan. Draagvermogen omgeving.	De mobiliteitstoets geeft aan dat er geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn en is het deelgebied momenteel goed ontsloten voor autoverkeer. Er wordt een beperkte toename van vrachtverkeer verwacht vanuit het planvoornemen. Er zijn momenteel geen afwikkelingsproblemen gekend. De inschatting van het mobiliteitsprofiel toont aan dat de verzadigingsgraad slechts beperkt wijzigt. Er is geen aanzienlijk effect op de verkeersafwikkeling en capaciteit te verwachten.

Wijziging infrastructuur	
Nieuwe infrastructuur nodig. Afschaffing of versnipperen van trage wegen. Bemoeilijken van de bereikbaarheid of doorgankelijkheid voor traag verkeer.	Het planvoornemen zorgt voor een positief effect op de bereikbaarheid en veiligheid van openbaar vervoergebruikers door zijn ontsluiting dicht bij het bushuisje aan de Heist-Goorlaan te plaatsen. Ook wordt er een aparte ontsluiting voorzien langs de Liersesteenweg die enkel bedoeld is voor zwakke weggebruikers.
Verkeersleefbaarheid	
Het plan geeft aanleiding tot een gewijzigde verkeersveiligheid. Het plan geeft aanleiding tot een gewijzigd parkeergebeuren.	Het planvoornemen creëert een nieuw conflictpunt door de ontsluiting op de Heist-Goorlaan te situeren. Dit biedt echter verbetering ten opzichte van het huidige conflictpunt op de Liersesteenweg omdat de weg daar minder druk is. Bovendien wordt het bestaande conflictpunt opgeheven doordat alleen zwakke weggebruikers via de Liersesteenweg toegang tot het deelgebied kunnen verkrijgen. Dit leidt tot een positief effect op de verkeersveiligheid. Wanneer voldaan wordt aan de parkeerbehoefte zoals beschreven in de mobiliteitstoets worden er geen negatieve effecten verwacht.

Compensatiegebieden

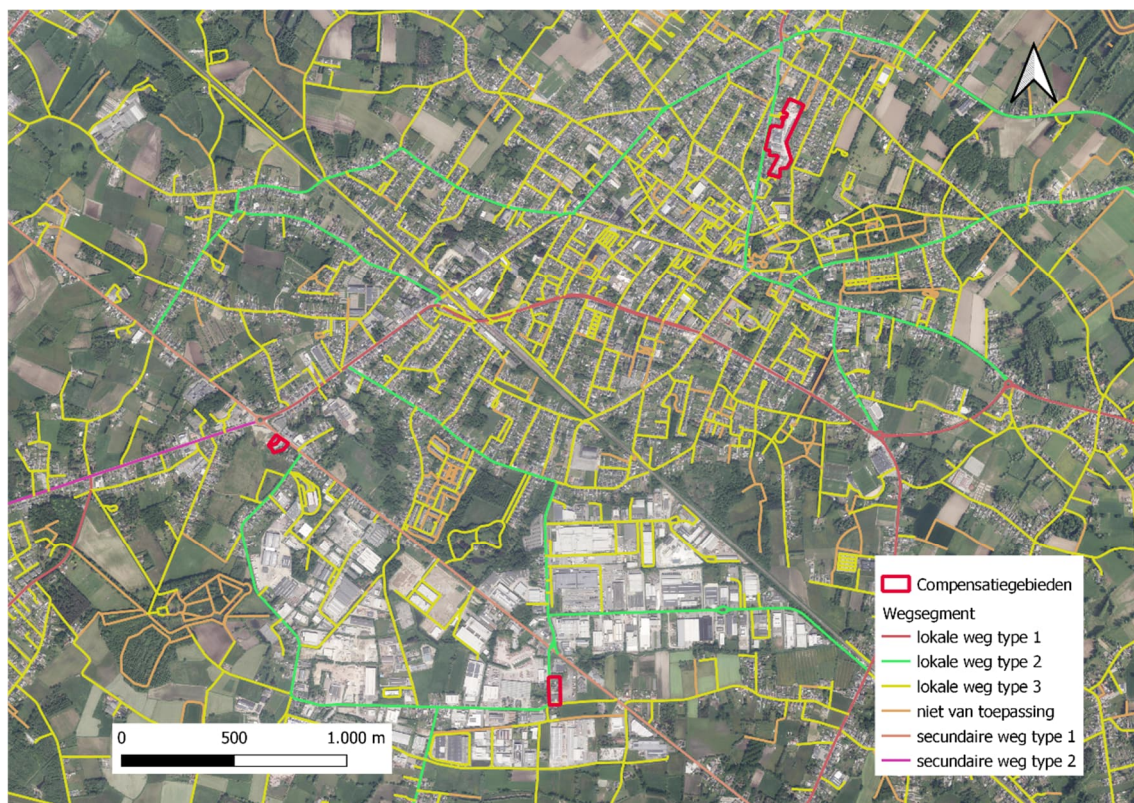
Gemotoriseerd verkeer

Compensatiegebied 1 bevindt zich op een afstand van 100 meter van de gewestweg Liersesteenweg, die is gecategoriseerd als secundaire weg type I. De ontsluiting naar deze gewestweg wordt gewaarborgd door een lokale weg type II. De lokale weg omvat een goed wegprofiel zoals te zien in Afbeelding 84. De nabijheid tot het hogere wegennet ondersteunt een goede bereikbaarheid voor dit compensatiegebied.

Compensatiegebied 3 is rechtstreeks toegankelijk via de gewestweg en ligt op ongeveer 80 meter van de rotonde, wat voldoende ver is om geen doorstromingsproblemen te creëren aan de rotonde (0).

Compensatiegebied 2 wordt ontsloten door een lokale weg van weg type II. Het wegprofiel van deze lokale weg komt overeen met het wegprofiel van de Liersesteenweg. De aansluiting van compensatiegebied 2 op het dichtstbijzijnde hogere wegennet, de N15, verloopt via de kern, waar zich ook een school bevindt.

Afbeelding 78. Wegencategorisatie in de omgeving van de compensatiegebieden



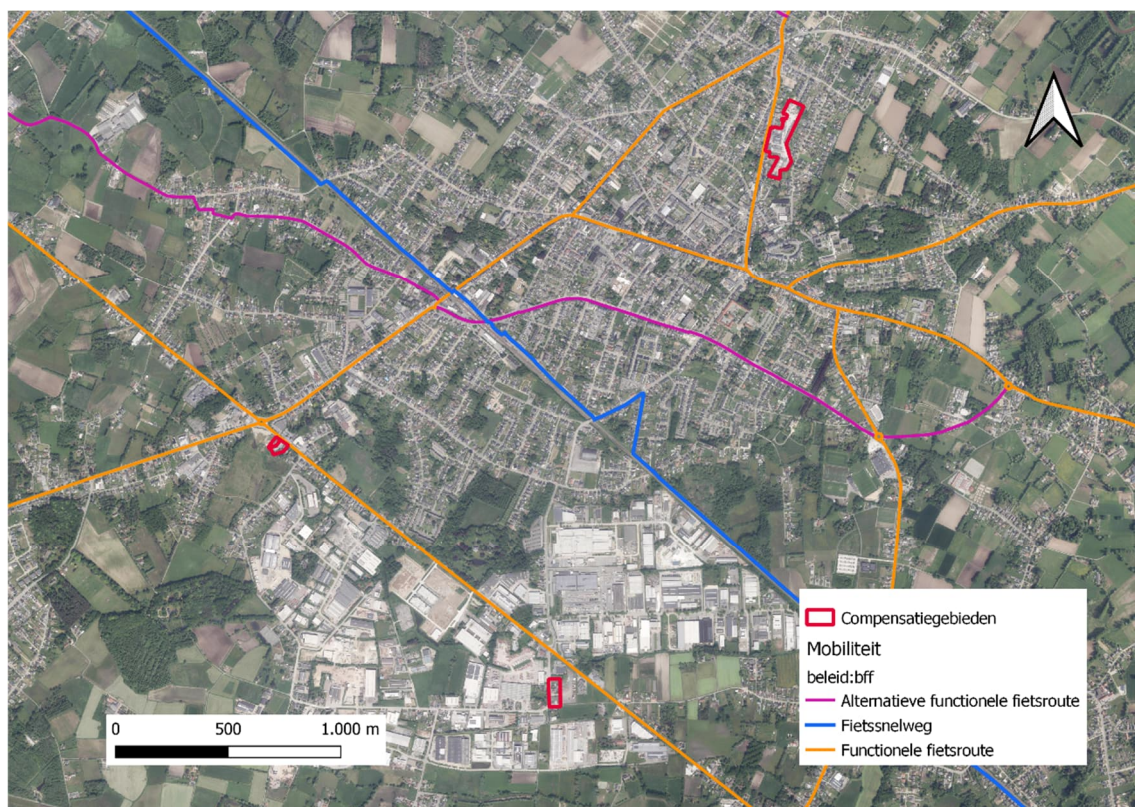
Wandel- en fietsnetwerk

De drie compensatiegebieden zijn gelegen langs een functionele fietsroute die aansluit op de fietssnelweg. Hierdoor kunnen werknemers van het te realiseren industriegebied de compensatiegebieden gemakkelijk bereiken. Echter, zoals op de onderstaande afbeeldingen (Afbeelding 80 en Afbeelding 81) duidelijk blijkt, voldoet de fietsinfrastructuur van de Liersesteenweg en de Leopoldlei niet aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen voor functionele fietsroutes. Wel wordt de Leopoldlei voorzien van een voetpad langs beide zijden.

Het kruispunt bij compensatiegebied 3 draagt bij aan een verbetering van de fietsinfrastructuur, wat resulteert in een verhoogde verkeersveiligheid door het beperken van conflictpunten voor fietsers en gemotoriseerde voertuigen (Afbeelding 82).

Het kruispunt dat compensatiegebied 1 met de Liersesteenweg verbindt, heeft een minder veilige en minder duidelijke fietsinfrastructuur (Afbeelding 83). Fietsers kunnen wel gebruik maken van een dubbelrichtingsfietspad aan het compensatiegebied om de functionele fietsroute te bereiken.

Afbeelding 79. Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) in de omgeving van de compensatiegebieden



Afbeelding 80. Fietsinfrastructuur Liersesteenweg



Afbeelding 81. Fietsinfrastructuur Leopoldslei



Afbeelding 82. Kruispunt aan compensatiegebied 3



Afbeelding 83. Kruispunt ontsluiting compensatiegebied 1 met Liersesteenweg

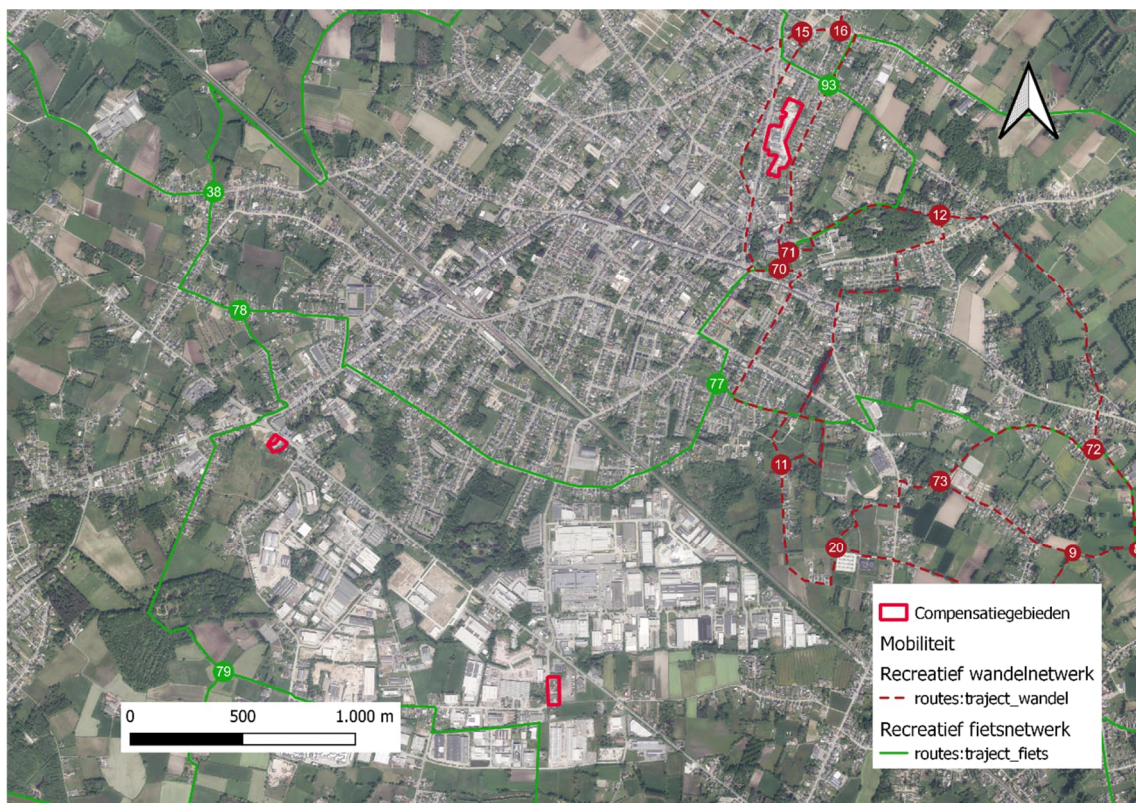


Afbeelding 84. Dubbelrichtingsfietspad compensatiegebied 1(compensatiegebied= kant fietspad)



Compensatiegebieden 1 en 3 zijn gelegen in de nabijheid van een recreatief fietsnetwerk. Compensatiegebied 2 bevindt zich tussen een recreatief fietsnetwerk en een wandelnetwerk. Door de planwijziging naar industriegebied binnen de compensatiegebieden zullen deze netwerken minder van toepassing zijn op het plan dan de functionele fietsroutes. Wel moeten mogelijke conflictpunten meegenomen worden als aandachtspunt (Afbeelding 85).

Afbeelding 85. Recreatief netwerk in de omgeving van de compensatiegebieden



Openbaar vervoer

Compensatiegebieden 2 en 3 zijn gelegen vlak bij een bushalte langs waar een vaste buslijn een regelmatig schema volgt. In de omgeving van compensatiegebied 1 zijn er alleen haltes beschikbaar die bereikbaar zijn met een belbus. De afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte bedraagt meer dan 500 meter.

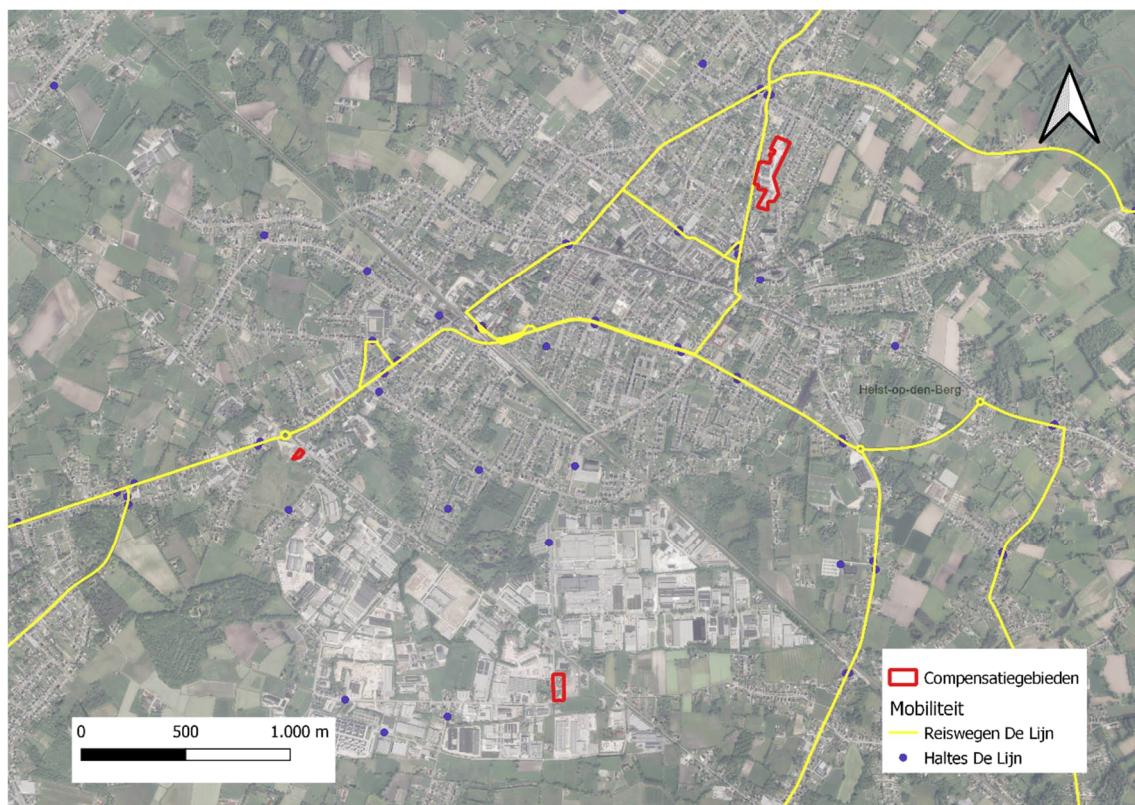
Compensatiegebied 2

- Lijn 51a: Mechelen - Heist-op-den-Berg - Hulshout - Westerlo - Geel: rijdt elk uur en tijdens de spitsuren minimum om het half uur.
- Lijn 51b: Mechelen - Heist-op-den-Berg - Herentals: rijdt ook elk uur, met extra ritten tijdens de spitsuren om 45 minuten na de reguliere vertrektijden.
- Lijn 58: Lier - Koningshooikt - Berlaar - Heist-op-den-Berg: rijdt elk uur en in de spits om het half uur.
- Lijn 75: Heist-op-den-Berg - Schriek - Tremelo: rijdt elk uur en tijdens de spits om het half uur.
- Lijn 515: Herselt - Heist-op-den-Berg (schoolbus): 1 keer per dag.
- Lijn 849: Vorselaar - Grobbendonk - Herenthout - Heist-op-den-Berg: 4 keer per dag.

Compensatiegebied 3

- Lijn 51a: Mechelen - Heist-op-den-Berg - Hulshout - Westerlo - Geel: rijdt elk uur en tijdens de spitsuren minimum om het half uur.
- Lijn 51b: Mechelen - Heist-op-den-Berg - Herentals: rijdt ook elk uur, met extra ritten tijdens de spitsuren om 45 minuten na de reguliere vertrektijden.
- Lijn 519: Heist-op-den-Berg - Beerzel - Putte - Waver (schoolbus): 1 keer per dag.
- Lijn 534: Heist - Putte - Keerbergen (schoolbus): 1 keer per dag.

Afbeelding 86. Reiswegen en haltes van De Lijn



Effectenbespreking

Tabel 28. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatiegebied 1	Compensatiegebied 2	Compensatiegebied 3
Wijziging verkeersafwikkeling			
Bijkomende belangrijke verkeersgeneratie ten gevolge het plan. Draagvermogen omgeving.	Door de beperkte oppervlakte van het compensatiegebied worden er slechts 82 vrachtwagenverplaatsingen en 62 personenverplaatsingen per dag verwacht (zie stikstofanalyse discipline biodiversiteit). Ten opzichte van het omliggende industriegebied is dit een relatief beperkte verkeersgeneratie.	Het plan zal leiden tot een toename van 139 vrachtverplaatsingen en 110 personenverplaatsingen per dag. Omdat het wegprofiel van het lokale wegtype overeenkomt met dat van een gewestweg, zijn de effecten op de ontsluiting beperkt negatief. Wel zorgt de passage via de kern voor een minder vlotte afwikkeling van het vrachtverkeer.	Gezien het compensatiegebied een beperkte oppervlakte heeft en ontsloten wordt door de Liersesteenweg worden er geen ontsluitingsproblematieken verwacht. Er worden dagelijks circa 15 vrachtwagens en 7 vervoersvoertuigen verwacht. Het uitbreidingsgebied zal leiden tot een extra generatie van 30

	Ook is het compensatiegebied gelegen op circa 100 meter afstand van de Liersesteenweg (Gewestweg) wat zorgt voor een goede ontsluiting.		vrachtverplaatsingen en 24 lichte vervoersverplaatsingen per dag. Door de beperkte omvang van deze verkeersgeneratie worden er geen problemen verwacht met betrekking tot de verkeersafwikkeling wanneer het uitbreidingsgebied wordt toegevoegd aan het compensatiegebied 3.
Wijziging infrastructuur			
Nieuwe infrastructuur nodig. Afschaffing of versnipperen van trage wegen. Bemoeilijken van de bereikbaarheid of doorgankelijkheid voor traag verkeer	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Verkeersleefbaarheid			
Het plan geeft aanleiding tot een gewijzigde verkeersveiligheid Het plan geeft aanleiding tot een gewijzigd parkeergebeuren.	In plaats van een ontsluiting per wooneenheid zal er nu een ontsluitingsweg voor het gehele gebied worden gerealiseerd waardoor minder conflictpunten met het fietspad zullen voorkomen. Ook zal bij de realisatie van de ontsluiting rekening gehouden worden met een goede zichtbaarheid op het dubbelrichtings-fietspad en omgekeerd. Het compensatiegebied is	Bij de realisatie van de ontsluiting wordt rekening gehouden met een goede zichtbaarheid op het enkelrichtingsfietspad op de Leopoldlei om het conflictpunt van fietsers en vrachtvervoer veiliger te maken. Gezien de toename aan vrachtverkeer en personenvervoer ten gevolge van de planwijziging wordt een beperkt negatief effect op de verkeersveiligheid verwacht. Zo zal het vrachtvervoer dat door het centrum zal	Bij de realisatie van de ontsluiting wordt rekening gehouden met een goede zichtbaarheid op het enkelrichtingsfietspad op Liersesteenweg om conflictpunten van fietsers en vrachtvervoer veiliger te maken. Het compensatiegebied is bereikbaar via een functionele fietsroute, wat de fietsveiligheid naar en van het industriegebied verbeterd. De fietsinfrastructuur op de Liersesteenweg is echter niet conform

	bereikbaar via een functionele fietsroute en een dubbelrichtings-fietspad, wat de fietsveiligheid van en naar het industriegebied verbeterd. De fietsinfrastructuur op de Liersesteenweg is echter niet conform aan de normen voor functionerende fietsroutes. Het kruispunt dat het compensatiegebied met de Liersesteenweg ontsluit is ook onduidelijk en minder veilig voor fietsgebruikers. Het compensatiegebied is niet goed bereikbaar voor voetgangers en het openbaar vervoer. Al is er wel de mogelijkheid om belbussen in te schakelen. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het parkeeraanbod zal voldoen aan de parkeervraag, onder andere doordat parkeren op eigen terrein voorzien wordt	moeten rijden zorgen voor meer onveilige situaties Het compensatiegebied is bereikbaar via een functionele fietsroute, wat de fietsveiligheid van en naar het industriegebied verbeterd. De fietsinfrastructuur op de Leopoldlei is echter niet conform aan de normen voor functionerende fietsroutes. Het voetpad langs de weg zorgt voor een goede en veilige verbinding tussen de bushaltes en het compensatiegebied. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het parkeeraanbod zal voldoen aan de parkeervraag, onder andere doordat parkeren op eigen terrein voorzien wordt	aan de normen voor functionerende fietsroutes. Het rondpunt zorgt voor een veilige verbinding tussen de bushalte en het compensatiegebied. Het fietspad is hier ook niet conform aan de huidige norm voor functionele fietspaden. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het parkeeraanbod zal voldoen aan de parkeervraag, onder andere doordat parkeren op eigen terrein voorzien wordt. Dezelfde conclusies gelden bij de realisatie van het uitbreidingsgebied.
--	--	---	--

Conclusie discipline mens-mobiliteit

Op basis van de voorgaande effectbespreking kunnen we concluderen dat er geen aanzienlijke effecten op het gebied van mobiliteit worden verwacht binnen het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort, compensatiegebied 1 en compensatiegebied 3. Compensatiegebied 2 krijgt echter een beperkte negatieve beoordeling, omdat de ontsluiting voor vrachtvervoer via een lokale wegtype II door de kern van Heist-op-den-Berg kan leiden tot onveilige situaties en mogelijke problemen voor de verkeersdoorstroming, gezien het wegprofiel van de kern. Door de beperkte verkeersgeneratie van zowel het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort als de mogelijke compensatiegebieden wordt er een verwaarloosbaar effect verwacht op de N10 die als verbindingsweg naar het hogere verkeersnet wordt gebruikt. Compensatiegebied 2 wordt op het vlak van mobiliteit als minst aangewezen compensatiegebied beoordeeld.

Discipline Mens-ruimtelijke aspecten

Tabel 29. Checklist potentiële ingrepen discipline mens-ruimtelijke aspecten

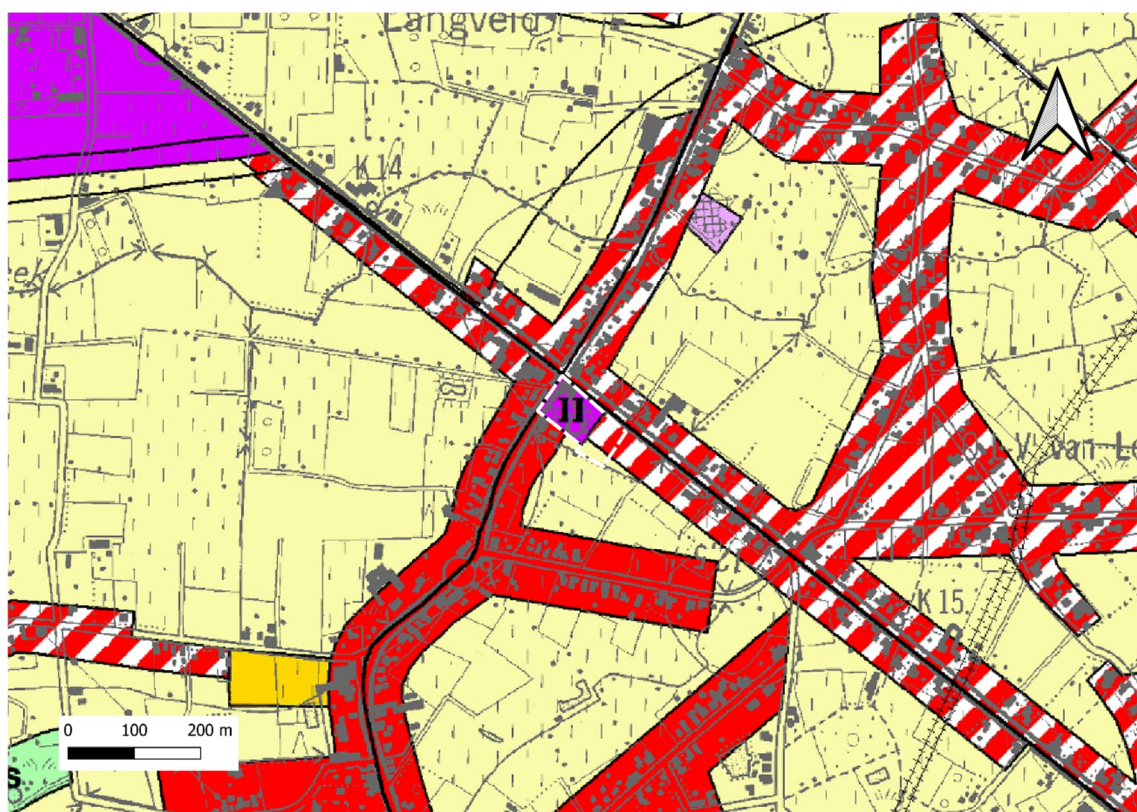
Checklist potentiële ingrepen discipline mens-ruimtelijke aspecten	Ja	Nee
Ruimtelijke aspecten		
Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)		
- Zullen er functies (zoals wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, handel, recreatie, natuur en bos, infrastructuur) wijzigen door het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	☒	☐
- Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen door het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	☒	☐
Ruimtebeleving		
- Genereert het plan een potentieel fundamenteel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)?	☒	☐

Ruimtegebruik en ruimtebeleving

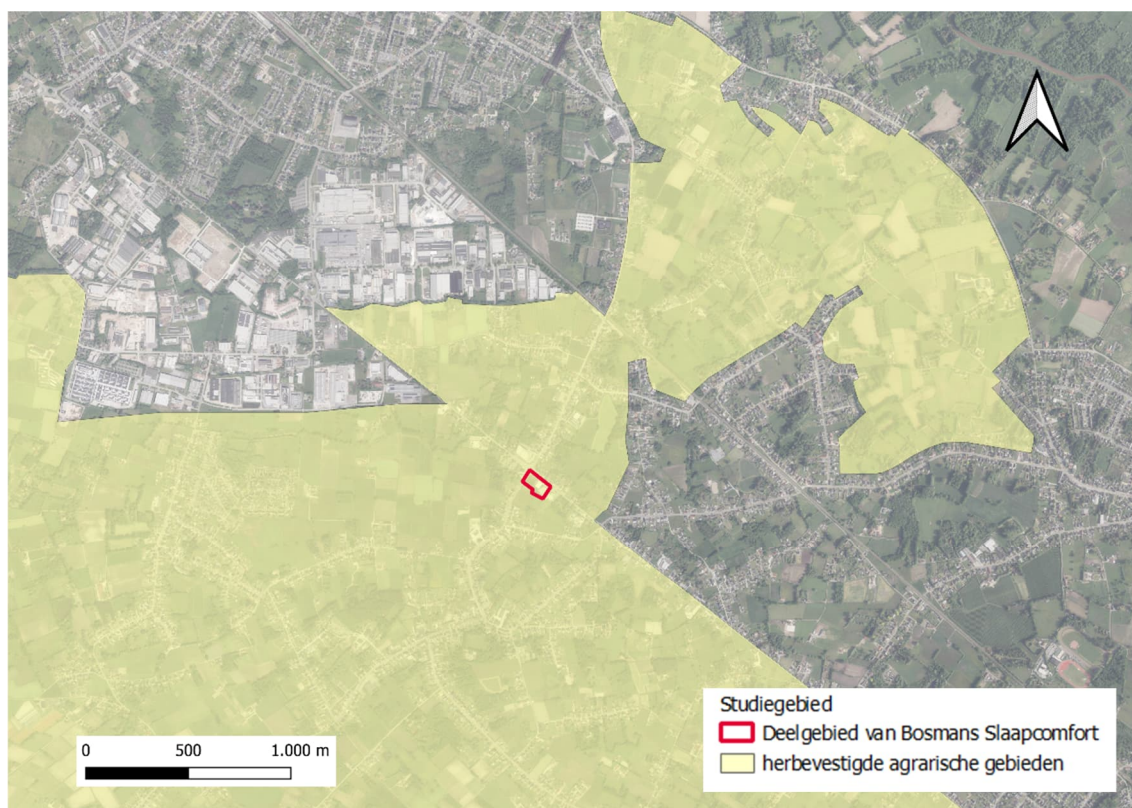
Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

In referentiesituatie 2 omvat het deelgebied circa 5.500 m² milieubelastende industrie, 1.150 m² agrarisch gebied en 2.000 m² woongebieden met landelijk karakter. De omgeving van het deelgebied bestaat uit lintbebouwing met hierachter agrarische gebieden (Afbeelding 87). Het deelgebied is ook gelegen in herbevestigd agrarisch gebied (Afbeelding 88). Zoals vermeld in hoofdstuk 7 van het PRUP, zal het agrarische gebied dat een nieuwe bestemming krijgt, niet worden gecompenseerd. Door de beperkte oppervlakte is geconcludeerd dat deze wijziging valt onder een grenscorrectie, waardoor compensatie niet verplicht is. Zoals te zien op Afbeelding 89 wordt het agrarische gebied binnen het deelgebied ook niet gebruikt voor agrarische doeleinden. De bestemmingswijziging van het deelgebied kan ook gekaderd worden in de huidige ruimtelijke context. Zo wordt de omgeving gekarakteriseerd door handelszaken zoals op Afbeelding 90 waargenomen kan worden.

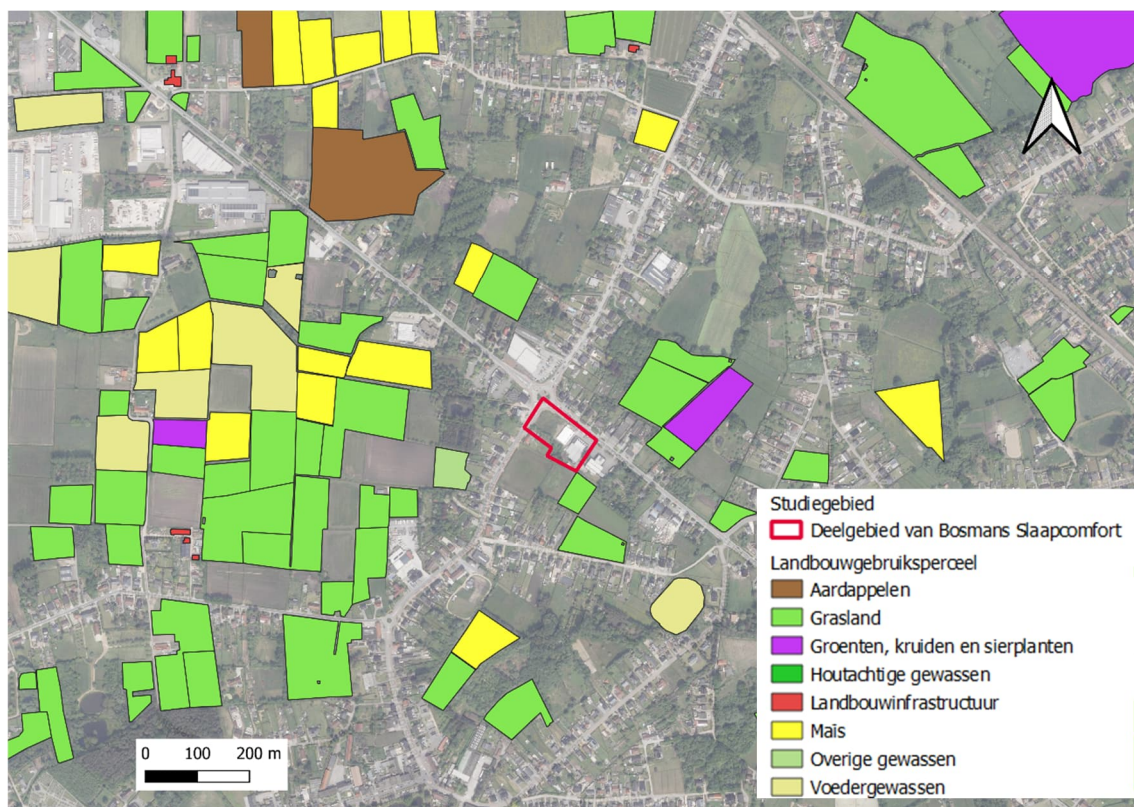
Afbeelding 87. Gewestplan in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort (wit)



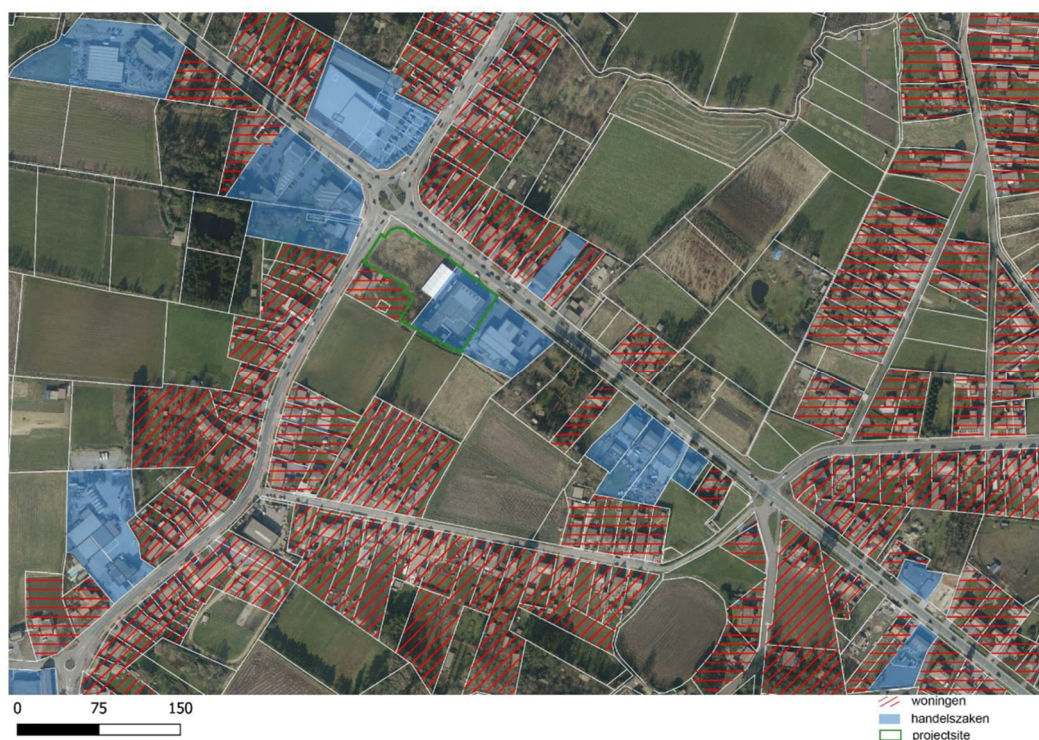
Afbeelding 88. Herbevestigd agrarisch gebied in de omgeving van het deelgebied van Bosmans



Afbeelding 89. Landbouwgebruiksparcels LV, 2023 in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Afbeelding 90. Handelszaken in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort (bron: Planologisch attest Bosmans-slaapcomfort)



In referentiesituatie 1 omvat het deelgebied circa 2.900 m² aan functioneel braakliggend terrein, circa 1.300 m² openbare weg, 500 m² woongebied, 1.200 m² groenbuffer en 3.000 m² de beddenwinkel Bosmans Slaapcomfort (Afbeelding 91).

Afbeelding 91. Ruimtelijke indeling referentiesituatie 1



De ontsluiting van het deelgebied kent op dit moment ook geen hoge ruimtelijke kwaliteit omdat het fietspad hier bijna niet zichtbaar is en de oprit niet duidelijk is aangegeven (Afbeelding 92). Op dit moment zijn er wel plannen om de fietsmobiliteit op de N10 te verbeteren zoals in paragraaf Regionaal mobiliteitsplan Mechelen van het PRUP vermeld wordt.

Afbeelding 92. Ontsluiting deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Effectenbespreking

Tabel 30. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1	Referentiesituatie 2
Ruimtegebruik		
Het plan geeft aanleiding tot een wijziging of eventueel verdwijnen van functies: - functie wonen - functie landbouw - functie bedrijvigheid - functie voorzieningen - functie handel - functie recreatie - functie natuur en bos	Het plan zal zorgen voor de uitbreidingsmogelijkheden voor de beddenwinkel Bosmans Slaapcomfort op het braakliggende en niet-functionele gebied wat zorgt voor een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit binnen het deelgebied alsook voor een positief effect op de ontwikkeling van het groothandelszaak. Ook zal de ontsluiting mogelijk gemaakt worden aan de Heist-Goorstraat wat zal zorgen voor een	De bestemming van het huidige milieubelastende industriegebied zal worden omgezet naar een woongebied, bufferzone en ruimte voor detailhandel. Deze herbestemming zal de bestaande functie van de beddenwinkel Bosmans Slaapcomfort, die grenst aan het industriegebied, versterken. Doordat de omgeving gekarakteriseerd wordt door verschillende handelszaken en woningen, is de milieubelastende industrie momenteel

- functie infrastructuur	positief effect op de ontsluiting van het deelgebied zoals in discipline mobiliteit werd vermeld. De oppervlakte aan woongebied blijft hetzelfde. De openbare weg zal worden geclassificeerd als een gebied voor groothandel, omdat de huidige bestemming van de weg overeenkomt met die van de milieubelastende industrie, die zal worden herbestemd. In de praktijk zal deze herclassificatie geen veranderingen met zich meebrengen voor de openbare weg. Zo'n 200 m² van het natuurlijke buffergebied zal planologisch vallen onder detailhandel. Maar omdat de natuurlijke buffer behouden blijft, zal de inkrimping hiervan maar voor een verwaarloosbaar effect zorgen voor de ruimtelijke kwaliteit.	geen geschikte functie binnen dit gebied. De detailhandel past hierdoor beter in de ruimtelijke context. Het gerealiseerde woongebied zal zorgen voor de overeenstemming van het gewestplan met perceelsgrenzen. De milieubelastende industrie zal worden gecompenseerd in een daarvoor aangewezen compensatiegebied. Het woongebied met landschappelijk karakter zal worden gewijzigd naar grootschalige detailhandel. Dit zal echter de bestaande functies verbeteren wat zal zorgen voor een positief effect. Het verlies aan agrarisch gebied is zeer beperkt en kan daardoor als verwaarloosbaar beschouwd worden omdat het gebied momenteel ook geen agrarische functie heeft. Zoals eerder vermeld gaat het hier over een grenscorrectie van het gewestplan. Het deelgebied is ook gelegen binnen herbevestigd agrarisch gebied. De effecten worden echter als verwaarloosbaar beschouwd omdat het deelgebied geen zone omvat die voor landbouw gebruikt wordt. De herbestemming leidt tot een verlies aan industriegebied in de omgeving. Dit verlies wordt gecompenseerd door industriegebied toe te voegen in één van de onderstaande compensatiegebieden. In totaal moet er ongeveer 3.450 m² worden gecompenseerd. We merken op dat de te compenseren oppervlakte lager ligt dan de volledige planologische oppervlakte van milieubelastende industrie (circa 5.500 m²). Deze lagere
-------------------------------------	---	--

		compensatieoppervlakte wordt verklaard door manier waarop het Beleidsplan Ruimte Antwerpen deze compensatie definieert. De compensatie voor verloren bedrijventerrein conform het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (2023) is namelijk gebaseerd op de capaciteit van bedrijvigheid en niet op de planologische oppervlakte van bedrijventerreinbestemmingen (zie ook hoofdstuk 7 van deze nota). Omdat op de openbare weg geen industrie gerealiseerd kan worden en een deel van het woonperceel binnen het industriegebied valt, behoort dit niet tot de capaciteit voor bedrijvigheid en hoeft dit gedeelte ook niet te worden gecompenseerd.
--	--	--

Tabel 31. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1	Referentiesituatie 2
Ruimtebeleving		
Wijziging in visuele beleving. Hinder vanuit lichteffecten voor bewoners, (verblijfs) recreanten. Hogere bebouwing met mogelijke beïnvloeding van windklimaat en schaduwwerking.	Vervangen van verwaarloosde terreinen door een kwalitatieve invulling: de nieuwe handelsontwikkeling zal het verwaarloosde braakliggend terrein kwalitatief invullen. Het deelgebied zal zorgen voor een verwaarloosbaar effect ten opzicht van schaduw. De gerealiseerde groene buffer tussen het deelgebied en de woning in het zuiden zal hier namelijk voor een afscherming zorgen.	Het realiseren van gebied voor groothandel ten opzichte van het eerder milieubelastende industriegebied zal een positief effect hebben op visuele beleving van het deelgebied. Ook wordt er een biologisch buffergebied gerealiseerd tussen de handelszaak en het woongebied en landbouwgebied in het zuiden van het deelgebied, wat zorgt voor een visuele afscherming. Het verlies aan agrarisch gebied is zeer beperkt en kan daardoor als verwaarloosbaar beschouwd worden.

Compensatiegebieden

Compensatiegebied 1 en 3 liggen allebei langs industriegebied en behoren ook nog voor een deel tot lintbebouwing langs de weg waar zich industrie bevindt. Er zijn hier

geen gevoelige receptoren aanwezig buiten de aangrenzende woningen. Compensatiegebied 2 daarentegen is gelegen binnen de kern van Heist-op-den-Berg en is omringd door bewoning (Afbeelding 37, Afbeelding 39 en Afbeelding 41).

Effectenbespreking

Tabel 32. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatiegebied 1	Compensatiegebied 2	Compensatiegebied 3
Ruimtegebruik			
Het plan geeft aanleiding tot een wijziging of eventueel verdwijnen van functies: - functie wonen - functie landbouw - functie bedrijvigheid - functie voorzieningen - functie handel - functie recreatie - functie natuur en bos - functie infrastructuur	Het plan zal zorgen voor de wijziging van circa 6.000 m² aan woongebied met landelijk karakter en vervangen door industriegebied en buffergebied. In functie van het te compenseren industriegebied binnen het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort (circa 3.450 m²). De planwijziging zorgt wel voor een verlies aan woongebied met landschappelijk karakter. Omdat het compensatiegebied omringd is door industriegebied en in praktijk dus niet kan gecategoriseerd worden als woongebied met landschappelijk karakter, zorgt dit voor een positief effect. Omdat het industriegebied geen geschikte plaats is voor woningen.	Het plan zal zorgen voor de wijziging van circa 12.600 m² aan woongebied dat vervangen wordt door industrie- en buffergebied. In functie van het te compenseren industriegebied binnen het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort (circa 3.450 m²). De planwijziging bekomt de uitbreiding van het huidige industriegebied gelegen middenin de woonkern van Heist-op-den-Berg wat zorgt voor een verlies aan woongebied maar wel voor de versterking en bestendiging van het industriegebied, wat de bestaande functie verbetert. Gezien de ligging van het compensatiegebied zorgt de realisatie van industriegebied binnen de woonkern van Heist-op-den-Berg wel voor het verlies aan	Het plan zal zorgen voor de wijziging van circa 1.000 m² aan woongebied(met overdrukzone voor tankstation en carwash) dat vervangen wordt door industriegebied en buffergebied. In functie van het te compenseren industriegebied binnen het Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort circa 3.450 m²). Doordat het compensatiegebied omringd is door industriegebied zorgt dit voor een positief effect. Omdat het industriegebied geen geschikte plaats is voor woningen. Wel zorgt dit compensatiegebied niet voor de volledige compensatie aan verloren industriegebied. Dezelfde conclusie geldt voor het uitbreidingsgebied

		woonkwaliteit in de directe omgeving.	(2.100 m ²). Echter wanneer het uitbreidingsgebied wordt geïntegreerd, voldoet de benodigde te compenseren oppervlakte wel. De oppervlakte van het te compenseren industriegebied is namelijk circa 3.450 m ² .
--	--	---------------------------------------	--

Tabel 33. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatiegebied 1	Compensatiegebied 2	Compensatiegebied 3
Ruimtebeleving			
Wijziging in visuele beleving. Hinder vanuit lichteffecten voor bewoners, (verblijfs) recreanten. Hogere bebouwing met mogelijke beïnvloeding van windklimaat en schaduwwerking.	Door de ligging binnen een industriegebied worden er geen hinderlijke lichteffecten voor bewoners of recreanten verwacht. Bovendien zal het compensatiegebied worden omringd door een groene buffer, die is ontworpen om mogelijke hinder te mitigeren.	Door de ligging binnen de woonkern van Heist-op-den-Berg kan niet uitgesloten worden dat de uitbreiding van het industriegebied geen hinderlijke effecten zal veroorzaken. De bouwhoogtes zullen echter in het RUP verankerd worden en er zal een groene buffer omheen het industriegebied worden gerealiseerd om deze effecten te mitigeren.	Door de ligging grenzend aan industriegebied en de Liersesteenweg worden er geen hinderlijke lichteffecten voor bewoners of recreanten verwacht. Bovendien zal het compensatiegebied worden omringd door een groene buffer, die is ontworpen om mogelijke hinder te mitigeren. Dezelfde conclusie geldt bij de realisatie van het uitbreidingsgebied.

Conclusie discipline mens-ruimtelijke aspecten

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens-ruimtelijke aspecten te verwachten zijn.

Mens-gezondheid

Tabel 34. Checklist potentiële ingrepen discipline mens-gezondheid

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-gezondheid (inclusief geluid en lucht)	Ja	Nee
Gezondheid		
- Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie veroorzaken (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...) (zie tevens discipline mobiliteit)?	☒	☐
- Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtemissies (inclusief geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, ...)?	☒	☐
- Voorziet het plan gebieden met woonfunctie of kwetsbare locaties (scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen)?	☐	☒
- Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, in functie van veiligheid op bedrijfsterreinen)?	☐	☒

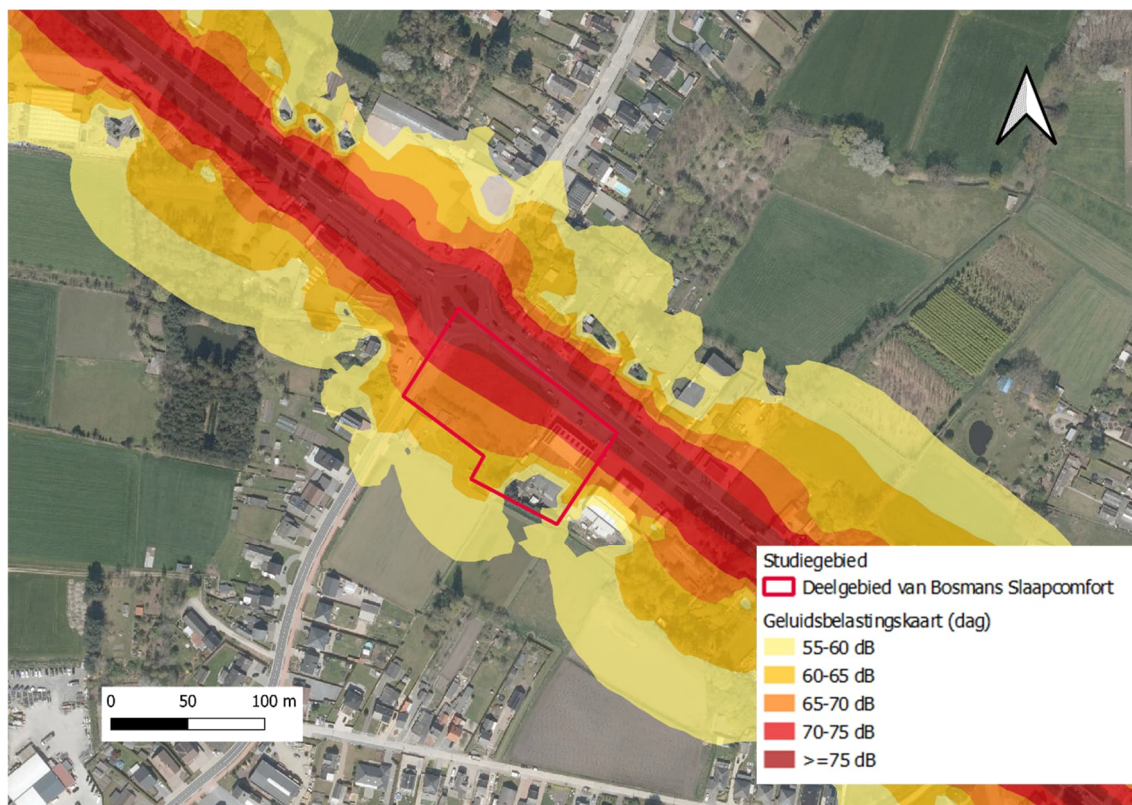
Kwetsbaarheden studiegebied en omgeving

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

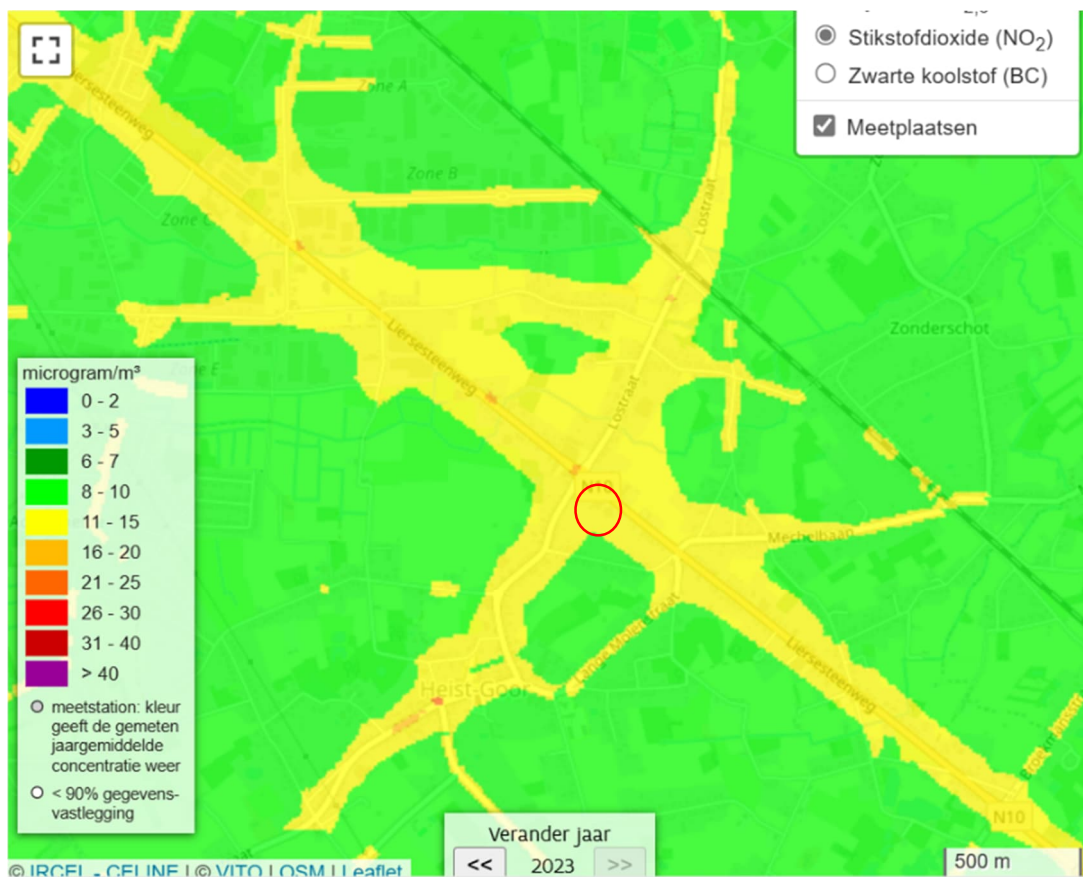
Het deelgebied zal niet zorgen voor nieuwe woonfuncties of kwetsbare locaties nabij drukke wegen of potentieel hinderlijke activiteiten zoals recreatieve of industriële activiteiten. Ook zijn er geen hoogspanningslijnen in de buurt.

Wel zal het plan zorgen voor een toename aan verkeersbewegingen wat een invloed kan hebben op het omgevingsgeluid en luchtkwaliteit. Zoals te zien op Afbeelding 93, is het deelgebied en zijn omgeving al voor een groot deel onderhevig aan geluidsbelasting afkomstig van de Liersesteenweg. Het effect van de Liersesteenweg op de luchtkwaliteit in de omgeving kan op Afbeelding 94 worden waargenomen. Ter hoogte van het deelgebied betreft de gemodelleerde concentratie 11-15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit voldoet aan de MKN waarde 40 van $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 . De gezondheidskundige advieswaarden worden echter wel begrensd tot een concentratie van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 in de lucht.

Afbeelding 93. Geluidsbelasting belangrijke en aanvullende wegen Lden 2021



Afbeelding 94. Jaargemiddelde (2023) NO_2 in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort (rood) (bron: VMM)



Effectenbespreking

Referentiesituatie 1 is de meest kwetsbare situatie omdat de huidige invulling van het gebied minder aanleiding geeft tot milieueffecten in de discipline gezondheid die te verwachten zijn vanuit een bestemming 'milieubelastende industrie'.

Tabel 35. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Referentiesituatie 1	Referentiesituatie 2
Geluid		
Wijziging van de verkeersgeneratie of van geluidsproducerende activiteiten (bijvoorbeeld recreatieve of industriële activiteiten) ter hoogte van woonfuncties of kwetsbare locaties. Aanwezigheid van gevoelige functies nabij drukke verkeerswegen of spoorwegen. Windturbines met mogelijke invloed van geluid en slagschaduw.	Er is al geluidsoverlast in de omgeving en het plan zal naar verwachting een verwaarloosbaar effect hierop hebben. Dit is te danken aan het feit dat de verkeersbijdrage minder dan 25 % zal bedragen, waardoor geen toename van het geluidsniveau wordt verwacht. Geluidsoverlast te danken aan de activiteiten op het deelgebied zelf worden ook als verwaarloosbaar ingeschat omdat dit enkel gaat om laden en lossen van producten en parkeren.	Door de herbestemming van milieubelastende industrie wordt er een verwaarloosbaar effect verwacht op het omgevingsgeluid door de te verwachten bebouwing en parking op het perceel. Over het algemeen is de herbestemming van het industriegebied naar woongebied niet wenselijk omdat het deelgebied zich in een gebied met aanzienlijke geluidsoverlast bevindt. Dat kan leiden tot milieueffecten. In deze specifieke situatie zorgt de herbestemming van een deel van het deelgebied naar woongebied echter niet voor een toename van het aantal mensen dat door geluid gehinderd wordt. De nieuwe bestemming sluit namelijk aan bij een perceel in het zuiden van het deelgebied dat al bewoond is. Omdat het plan geen extra bouwgronden creëert en dus ook niet leidt tot meer bewoners, krijgt de herbestemming geen negatieve beoordeling. Ook zal het woongebied door middel van een biologische buffer en het detailhandel gebouw afgeschermd worden van het omgevingsgeluid afkomstig van de Liersesteenweg.
Lucht		

Het plan voorziet een toename van de verkeersgeneratie of activiteiten met emissies nabij woonfuncties of kwetsbare locaties. Plan voorziet gevoelige functies in gebied met slechte luchtkwaliteit.	Er wordt een verwaarloosbare toename aan luchtemissies verwacht door de verkeersgeneratie.	Er wordt een positief effect op luchtemissies verwacht door de herbestemming.
Licht en geur		
Het plan voorziet in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatie-activiteiten, in functie van veiligheid op bedrijfsterreinen) of geurbronnen (zoals veeteelt en bepaalde types bedrijvigheid) nabij woonfuncties.	Geurimmissies zijn niet van toepassing. Lichtimmissies zullen beperkt van aard zijn door de al aanwezige verlichting langs de straatkant. Via de buffer in het zuiden van het deelgebied zal er ook geen lichtoverlast gerealiseerd worden voor de woning en het landbouwgebied grenzend aan het deelgebied.	Er worden ten gevolge van de herbestemming minder geur en lichtimmissies verwacht.
Straling (Laag frequente elektromagnetische (ELF) straling door hoogspanningslijnen)		
Bijkomende kwetsbare functies/ bestemmingen nabij een bestaande hoogspanningslijn.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Is er bodemverontreiniging aanwezig die kan interfereren bij het voorgenomen plan? (of eventueel gebruiksadviezen gekend).	Zie discipline bodem	Door de bestemmingswijziging van milieubelastende industrie naar detailhandel en woongebied geldt er een verstrengde bodemsaneringsnorm. Hierdoor zal bij de realisatie van het plan een nieuw bodemonderzoek moeten plaatsvinden om de huidige verontreiniging te toetsen aan deze

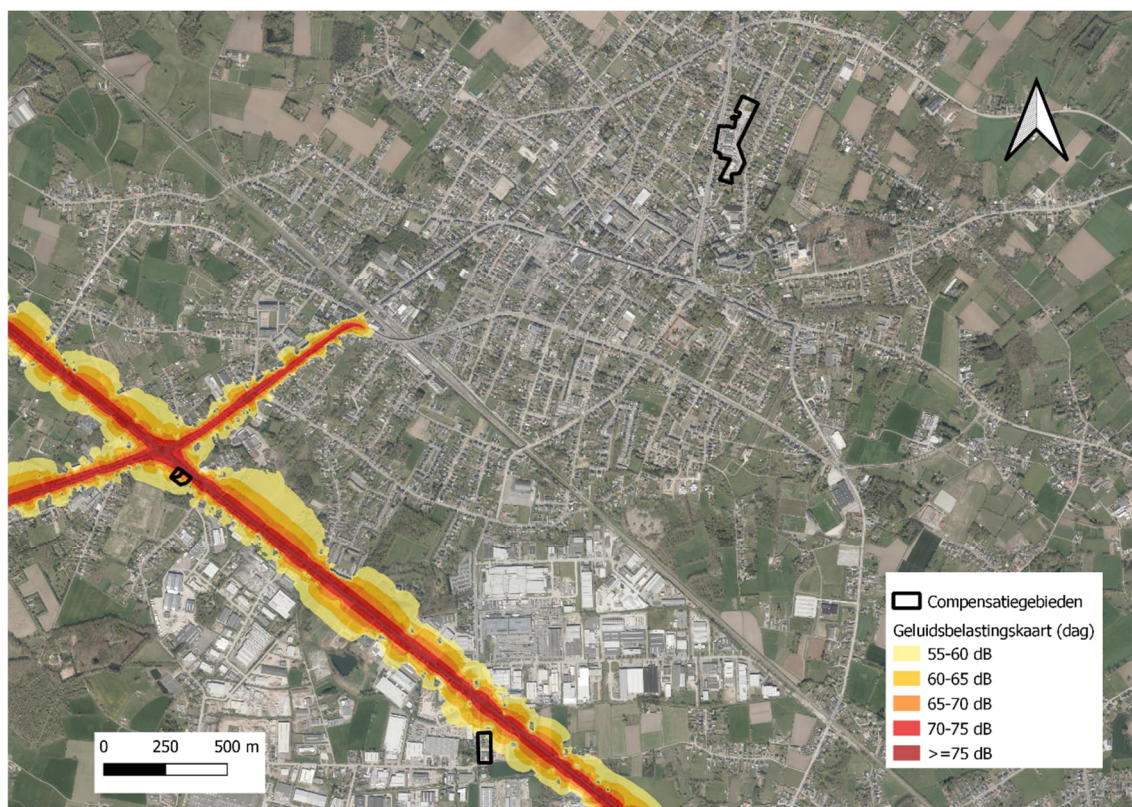
		verstrengde normen. Het woongebied behoorde nooit tot industriegebied waardoor hier geen negatieve effecten verwacht worden.
--	--	--

Compensatiegebied

De compensatiegebieden zullen niet zorgen voor nieuwe woonfuncties of kwetsbare locaties nabij drukke wegen of potentieel hinderlijke activiteiten zoals recreatieve of industriële activiteiten. Ook zijn er geen hoogspanningslijnen in de buurt.

Wel zal het plan zorgen voor een toename aan verkeersbewegingen wat een invloed kan hebben op het omgevingsgeluid en luchtkwaliteit. Omdat er geen milieubelastende industrie zal worden gerealiseerd worden er geen grote luchtemissies verwacht binnen de compensatiegebieden. Zoals te zien op Afbeelding 95 is compensatiegebied 3 volledig gelegen binnen de contouren van de geluidsbelastingskaart. Compensatiegebied 1 overlapt enkel in het noordelijke deel met deze contouren en in de omgeving van compensatiegebied 2 zijn er geen gegevens over de geluidsbelasting aanwezig. De geluidsoverlast in compensatiegebieden 1 en 3 zijn voornamelijk afkomstig van het passerende verkeer op de Liersesteenweg wat ook sterk beïnvloed wordt door het industriegebied erlangs.

Afbeelding 95. Geluidsbelasting belangrijke en aanvullende wegen Lden 2021 in de omgeving van de compensatiegebieden



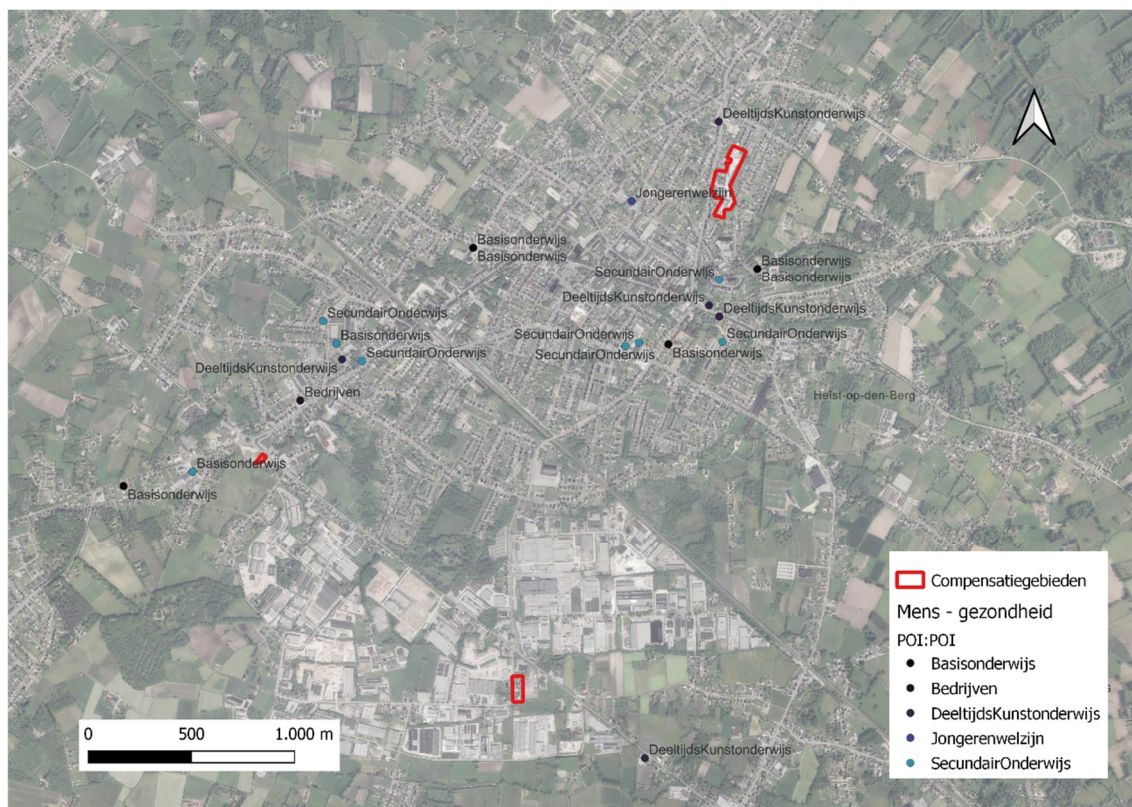
De luchtkwaliteit in de omgeving van de compensatiegebieden kan op Afbeelding 96 waargenomen worden. Ter hoogte van compensatiegebieden 1 en 3 betreft de gemodelleerde concentratie 11-15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_x . Deze concentratie is voornamelijk te wijten aan het verkeer op de Liersesteenweg die aan beide compensatiegebieden grenst. Compensatiegebied 2 betreft voornamelijk de gemodelleerde concentratie 8-10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_x , maar grenst wel aan een openbare weg met een concentratie van 11-15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_x . Dit voldoet aan de MKN waarde 40 van $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 . De gezondheidskundige advieswaarden van de WHO zijn echter strenger en schrijven 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 voor. Deze waarde is echter op te vatten als advieswaarde, geen drempelwaarde. Hierdoor worden er geen negatieve effecten verwacht.

Afbeelding 96. Jaargemiddelde concentratie NO_2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2023) in de omgeving van de compensatiegebieden (VMM)



Compensatiegebieden 2 en 3 zijn omgeven door kwetsbare locaties zoals op Afbeelding 97 waar te nemen valt. Ook bevindt zich circa 100 meter ten westen van compensatiegebied 3 de Somedi Polikliniek en circa 500 meter ten zuiden van compensatiegebied 2 een huisartsenpraktijk en een kinderartsenpraktijk. Ongeacht de ligging binnen het industriegebied van compensatiegebied 1 liggen er in de werkelijke situatie ook nog enkele woningen binnen deze zone. Deze woningen werden hier al gerealiseerd voor de planologische omzetting van het gebied naar industriegebied.

Afbeelding 97. Scholen in de omgeving van de compensatiegebieden



Effectenbespreking

Tabel 36. Effectenbespreking effectgroepen

Effectgroep en ingrepen	Compensatie-gebied 1	Compensatie-gebied 2	Compensatie-gebied 3
Geluid			
Wijziging van de verkeersgeneratie of van geluidsproducerende activiteiten (bijvoorbeeld recreatieve of industriële activiteiten) ter hoogte van woonfuncties of kwetsbare locaties. Aanwezigheid van gevoelige functies nabij drukke verkeerswegen of spoorwegen.	De geluidsverstoring in de omgeving van het compensatiegebied wordt beïnvloed door de verkeersstromen op de Liersesteenweg en het aangrenzende industriegebied. De verwachte toename van geluid ten gevolge van de verkeersgeneratie door de planwijziging, zal echter een verwaarloosbare bijdrage leveren aan de totale geluidsbelasting.	In de huidige situatie ontstaat er in de omgeving van het compensatiegebied geen geluidsoverlast. Omdat de verwachte 139 vrachtwagenverplaatsingen en 110 vervoersverplaatsingen per dag, is het belangrijk te benadrukken dat de bijdrage aan geluidsproductie door dit verkeersvolume relatief beperkt zal zijn. Dit is met name relevant omdat deze	De geluidsverstoring in de omgeving van het compensatiegebied wordt beïnvloed door de verkeersstromen op de Liersesteenweg en het aangrenzende industriegebied. De verwachte toename van geluid ten gevolge van de verkeersgeneratie door de planwijziging, zal echter een verwaarloosbare bijdrage leveren aan de totale geluidsbelasting.

Windturbines met mogelijke invloed van geluid en slagschaduw.	Door het beperkt aantal woongelegenheden in het gebied en de realisatie van een groene buffer rond het compensatiegebied, wordt er ook geen geluidsoverlast verwacht in functie van de activiteiten binnen het compensatiegebied.	vervoersbewegingen door het centrum en langs gevoelige locaties, zoals scholen en huisartsenpraktijken zullen passeren. Desondanks wordt er een beperkt negatief effect op de geluidsbelasting voor deze gevoelige receptoren verwacht. De uitbreiding van het industriegebied binnen de woonkern van Heist-op-den-Berg zal leiden tot een grotere blootstelling van omwonenden aan geluidsoverlast van industriële activiteiten. Hoewel het groene buffergebied tussen de industrie en de woonkern de geluidsproductie van deze activiteiten aanzienlijk kan verminderen, wordt er nog steeds hinder voor de omwonenden verwacht.	Door de beperkte oppervlakte van het compensatiegebied en de ligging grenzend aan een groot aaneengeschaald industriegebied, worden de effecten van geluidsproductie als verwaarloosbaar ingeschat. Omdat het compensatiegebied ook zal worden afgeschermd door een groene buffer, zullen deze effecten nog verder worden verminderd. Dezelfde conclusie geldt bij de uitbreiding van het compensatiegebied.
Lucht			
Het plan voorziet een toename van de verkeersgeneratie of activiteiten met emissies nabij woonfuncties of kwetsbare locaties. Plan voorziet gevoelige functies in gebied met slechte luchtkwaliteit.	Er wordt een verwaarloosbare toename van luchtmissies verwacht als gevolg van de verkeersgeneratie, gezien de beperkte bijdrage van dit verkeer ten opzichte van de totale verkeersstroom op de	Gezien de ligging binnen een woonkern, kwetsbare locaties en het ingesloten karakter van de openbare weg, is de omgeving gevoelig aan luchtvervuiling. Echter gezien de beperkte verkeersgeneratie wordt er slechts een	Er wordt een verwaarloosbare toename van luchtmissies verwacht als gevolg van de verkeersgeneratie, door de beperkte bijdrage van dit verkeer ten opzichte van de totale verkeersstroom op de

	Liersesteenweg. Bovendien zal het industriegebied geen milieubelastende industrieën omvatten, waardoor significante emissies van stookinstallaties of andere industriële energiebronnen niet worden verwacht.	beperkte toename in emissies verwacht.	Liersesteenweg. Bovendien zal het industriegebied geen milieubelastende industrieën omvatten, waardoor significante emissies van stookinstallaties of andere industriële energiebronnen niet worden verwacht Dezelfde conclusie geldt bij de uitbreiding van compensatiegebied 3.
Licht en geur			
Het plan voorziet in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatie-activiteiten, in functie van veiligheid op bedrijfsterreinen) of geurbronnen (zoals veeteelt en bepaalde types bedrijvigheid) nabij woonfuncties.	Geuremissies zijn niet van toepassing. Lichtemissies zullen beperkt van aard zijn gezien de al aanwezige verlichting langs de straatkant en het omliggende industrieterrein. Ook zullen mogelijke lichtemissies gebufferd worden door de groenbuffer die rondom het gebied zal worden aangelegd. Hierdoor zal het beperkt aantal omwonenden hier ook geen last van kennen.	Geuremissies zijn niet van toepassing. De uitbreiding van het industriegebied zal ervoor zorgen dat meer omwonenden blootgesteld worden aan lichtemissies. Dit effect zal worden gematigd door een groene buffer tussen het industriegebied en de omliggende woningen aan te leggen. Deze buffer zal directe lichtbronnen blokkeren, maar andere vormen van lichtvervuiling, zoals diffuus licht, kunnen mogelijk nog steeds invloed hebben.	Geuremissies zijn niet van toepassing. Lichtemissies zullen beperkt van aard zijn gezien de al aanwezige verlichting langs de straatkant en het omliggende industrie. Ook zullen mogelijke lichtemissies gebufferd worden door de groenbuffer die rondom het gebied zal worden aangelegd. Hierdoor zullen het beperkt aantal omwonenden hier ook geen last van kennen. Dezelfde conclusie geldt bij de uitbreiding van het compensatiegebied.

Straling (Laag frequente elektromagnetische (ELF) straling door hoogspanningslijnen)			
Bijkomende kwetsbare functies/ bestemmingen nabij een bestaande hoogspanningslijn.	Niet van toepassing		
Bodem			
Is er bodemverontreiniging aanwezig die kan interfereren bij het voorgenomen plan? (of eventueel gebruiksadviezen gekend).	Door de bestemmingswijziging van woongebied naar industriegebied vindt er zich een versoepeling van de bodemsaneringsnorm plaats. Hierdoor worden er geen negatieve effecten verwacht.	Door de bestemmingswijziging van woongebied naar industriegebied vindt er zich een versoepeling van de bodemsaneringsnorm plaats. Hierdoor worden er geen negatieve effecten verwacht.	Door de bestemmingswijziging van woongebied naar industriegebied vindt er zich een versoepeling van de bodemsaneringsnorm plaats. Hierdoor worden er geen negatieve effecten verwacht. Dezelfde conclusie geldt bij de uitbreiding van het industriegebied.

Conclusie discipline mens-gezondheid

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – gezondheid (inclusief geluid en lucht) te verwachten zijn op het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort, compensatiegebied 1 en compensatiegebied 3. Compensatiegebied 2 kent geen negatieve effecten, maar kan mogelijk geluid- en lichtoverlast veroorzaken voor omwonenden die grenzend aan het compensatiegebied wonen.

Discipline Mens - veiligheid

Tabel 37. Checklist potentiële ingrepen discipline mens-veiligheid

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-veiligheid	Ja	Nee
Veiligheid		
- RVR-toets uitgevoerd (https://www.milieuinfo.be/rvr/) zie RUP-onderdelen	☐	☒
- Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals hoogspanningslijnen?	☐	☒
- Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals infrastructuur (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen?	☐	☒

Effectenbespreking

Deelgebied van Bosmans Slaapcomfort

De RVR-toets zal in een later stadia van het PRUP worden toegevoegd waarna Team Omgevingseffecten om advies zal worden gevraagd. Er wordt verwacht dat de uitbreiding van een beddenwinkel geen risico op zware ongevallen vormt omdat de bedrijfsactiviteiten geen gebruik maken van gevaarlijke stoffen of processen. Beddenwinkels genereren doorgaans weinig verkeersbewegingen waardoor de impact op verkeersveiligheid minimaal is. Bovendien voldoet de winkelinfrastructuur aan veiligheidsnormen waardoor structurele risico's beperkt zijn. Indien er een negatief advies wordt gegeven, zal dit in het RUP zelf worden verwerkt.

Het plan voorziet geen wijziging in de aanwezigheid van of het toelaten van risicovolle installaties. Aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid worden niet verwacht.

Compensatiegebieden

De RVR-toets zal in een later stadia van het PRUP worden toegevoegd waarna Team Omgevingseffecten om advies zal worden gevraagd. Er wordt verwacht dat de realisatie van het industriegebied binnen de compensatiegebieden geen risico op zware ongevallen met zich meebrengt, omdat de bedrijfsactiviteiten niet milieubelastend zijn en er geen gebruik wordt gemaakt van gevaarlijke stoffen of processen. Door de beperkte omvang van de mogelijke industriegebieden wordt doorgaans een geringe verkeersgeneratie verwacht waardoor de impact op de verkeersveiligheid minimaal is. Indien er een negatief advies wordt gegeven, zal dit worden verwerkt in het PRUP.

Het plan voorziet geen wijzigingen in de aanwezigheid van of het toelaten van risicovolle installaties. Aanzienlijke effecten op het gebied van veiligheid worden niet verwacht.

Conclusie discipline mens-veiligheid

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens-veiligheid te verwachten zijn

Klimaat

Rekening houdend met de aard van het planvoornemen en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen en de compensatiegebieden op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op hitte-eilandeffecten (bijvoorbeeld door het grotendeels verwijderen van bomen en waterpartijen in stedelijk gebied).
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van CO₂-emissies (van bijvoorbeeld industrie / verwarming / verkeer).

Het effect van het klimaat op het planvoornemen is waar relevant meegenomen in de plandoelstelling. Er zal namelijk voldoende ruimte voor water gewaarborgd worden binnen de planvoorschriften en door de verankering van biologisch buffergebied bekommt het studiegebied een positief effect op de biodiversiteit.

Conclusie discipline klimaat

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.

Grensoverschrijdende effecten

Het voorgenomen studiegebied bevindt zich op 27 kilometer van de meest nabij gelegen gewestgrens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Rekening houdend met de aard van het plan, de omvang van de effecten zoals hiervoor beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens, worden er geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht.

Leemten in de kennis

In deze fase van het planologisch proces is er nog geen informatie betreffende de geplande voorschriften voor de waterberging van hemelwater. Hierdoor wordt er van uitgegaan dat het plan geen negatieve effecten heeft op de hemelwaterafvoer en infiltratie hiervan als het plan voldoet aan de hemelwaterverordening.

Globale conclusie over de aanzienlijkheid van milieueffecten

Uit het effectenonderzoek blijkt dat het voorgenomen plan geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben. Voor het PRUP Bosmans Slaapcomfort dient overeenkomstig artikel 4.2.3 §3 van het DABM geen plan-MER te worden gemaakt. Er worden ook geen aanzienlijke effecten verwacht binnen de compensatiegebieden.

DIENT

Departement

Adviseur: naam

Functie

Adres

Mailadres

Telefoonnummer



**Provincie
Antwerpen**

Bijlagen

Bijlage I - Beslissing over de plan-MER-plicht van de aanvraag tot planologisch attest



Vlaanderen
is omgeving

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten
Team Omgevingseffecten
Milieueffectrapportage
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Beslissing over de plan-MER-plicht¹ van de aanvraag tot planologisch attest Bosmans Slaapcomfort te Heist-op-den-Berg
Bosmans Slaapcomfort, Liersesteenweg 147, 2220 Heist-op-den-Berg
Dossiernummer: SCRPL23006

Het Team Omgevingseffecten ontving op 13/10/2023 het screeningsdossier (bestaande uit de screeningsnota en de adviezen) dat bedrijf Bosmans Slaapcomfort liet opstellen in functie van een aanvraag tot planologisch attest. Over/op deze versie van het screeningdossier had Team Omgevingseffecten nog enkele vragen/opmerkingen, onder andere over de leesbaarheid van het document en de onduidelijkheden en tegenstrijdigheden aanwezig in het document. Op vraag van Agentschap Wegen en Verkeer werd een mobiliteitstoets toegevoegd en de screeningsnota werd grondig aangepast. Deze aanpassing alsook de mobiliteitstoets werden niet opnieuw voorgelegd aan de adviesinstanties. Daarom werd op 19/12/2023 gevraagd om de nodige aanpassingen te doen i.v.m. eerder genoemde vragen/opmerkingen alsook de nota nogmaals ter advies voor te leggen. Het screeningsdossier werd opnieuw ingediend op 23/01/2024.

De doelstelling en reikwijdte van het plan worden beschreven in de screeningsnota. Volgens het dossier heeft de aanvraag tot planologisch attest tot doel het uitbreiden van de showroom, kantoorruimte en opslagruimtes in relatie tot de groei die het bedrijf kende in de laatste jaren.

Zoals in de screeningsnota aangegeven wordt, komt de aanvraag tot planologisch attest in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage en kan er dus een plan-m.e.r.-screening gemaakt worden.

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

Verscheidene adviesinstanties hebben opmerkingen geuit over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan. Op 13/10/2023 werd een eerste versie van het screeningsdossier ingediend. Op 19/12/2023 liet het Team Omgevingseffecten weten dat er onvoldoende was tegemoetgekomen aan een aantal vragen uit de adviezen. Op 23/01/2024 werd een aangepaste versie van het screeningsdossier bezorgd. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord en verwerkt in deze versie van het screeningsdossier via een aanpassing van de screeningsnota, zodat het screeningsdossier voldoende informatie bevat om een correcte inschatting m.b.t. de milieueffecten te kunnen maken.

¹ Volgens het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd en het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's van 12 oktober 2007, B.S. 7 november 2007

In het screeningsdossier wordt duidelijk aangetoond dat de milieueffecten die het plan genereert niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk beschouwd moeten worden.

Enkele adviesinstanties hebben ook opmerkingen over het plan zelf, nl. de algemene leesbaarheid van het document alsook tegenstrijdigheden i.v.m. het aantal leveringen die plaatsvinden per dag. Deze opmerkingen hebben echter geen betrekking op de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten. De initiatiefnemer van het plan beschikt over de vrije keuze om al dan niet in de screeningsnota aan te geven of en hoe er met deze opmerkingen rekening gehouden zal worden.

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

De beslissing dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is houdt geen standpunt in over de wenselijkheid van het plan.

U dient het screeningsdossier samen met deze beslissing toe te voegen bij de aanvraag tot planologisch attest.

Het Team Omgevingseffecten zorgt ervoor dat het screeningsdossier en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn door de publicatie ervan op de website van het departement Omgeving - Milieueffectrapportage (www.omgeving.vlaanderen.be/mer-dossierdatabank). Het Team Omgevingseffecten zal aan de betrokken gemeente vragen om dit eveneens te melden via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad.

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

Bijlage II - Mobiliteitstoets

1. Mobiliteitstoets

Inleiding

Het PRUP Bosmans omvat het studiegebied betreffende het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en de drie compensatiegebieden. Omdat de bestemming voor milieubelastende industrie niet langer gewenst is in de huidige context van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort, is het aangeraden deze te wijzigen en te verplaatsen naar een gebied waar milieubelastende industrie beter kan worden ingepast. Aangezien er naast het gebied met milieubelastende industrie een beddenwinkel gelegen die behoefte heeft aan meer verkoopruimte, zal deze wijziging worden uitgevoerd met het oog op uitbreiding van de winkel. Deze uitbreiding zal planologisch verankerd worden door de herbestemming van milieubelastende industrie naar detailhandel. Ook zal een deel omgevormd worden naar woongebied zodat de planologische situatie overeenkomt met de huidige perceelsgrenzen. Het gewijzigde industriegebied zal op een van de compensatiegebieden gecompenseerd worden. Deze mobiliteitstoets focust op de mobiliteitseffecten van het PRUP binnen het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort. De compensatiegebieden worden behandeld in de discipline mens-mobiliteit, binnen de plan-MER-screening van het PRUP. Deze opsplitsing is het gevolg van het feit dat er voor de compensatiegebieden in deze fase van het planningsproces nog onvoldoende gegevens beschikbaar waren om een gedetailleerde toetsing uit te voeren. In de plan-MER-screening is op basis van expert judgement wel een inschatting gemaakt van de potentiële mobiliteitseffecten van de voorziene planwijzigingen binnen de compensatiegebieden.

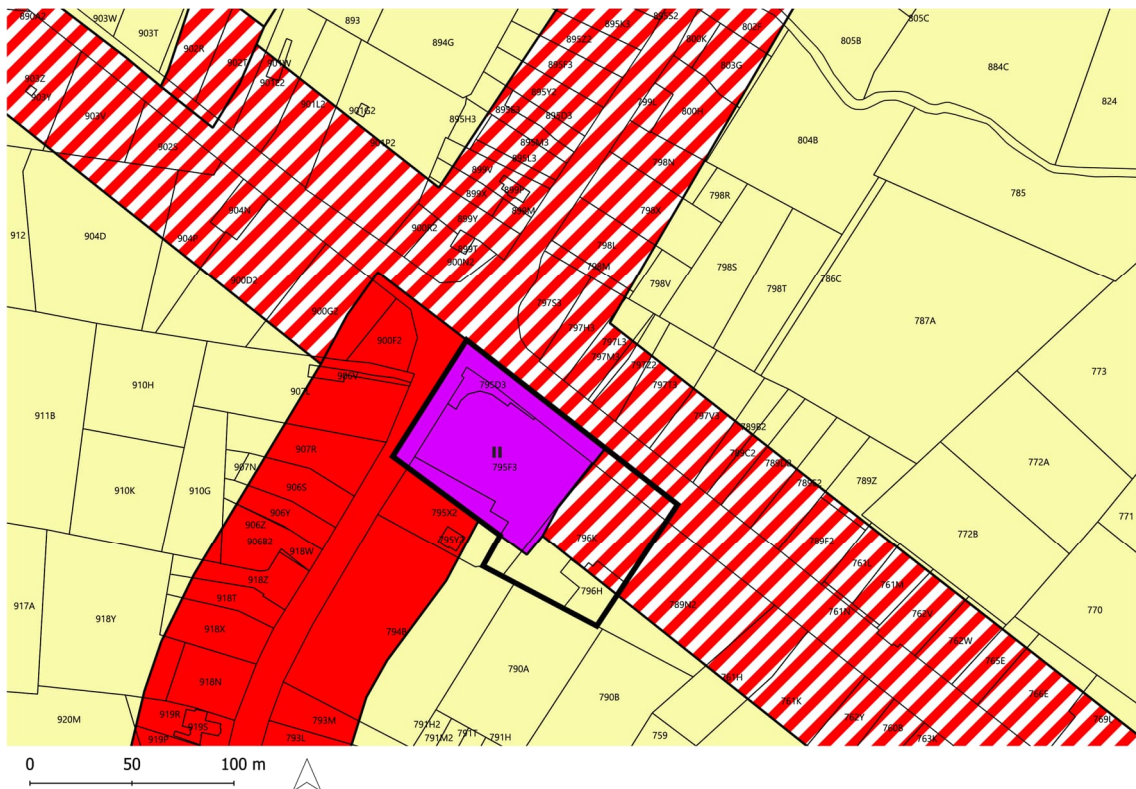
Het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort is gelegen langs de Liersesteenweg, Heist-op-den-Berg (Afbeelding 1). De totale oppervlakte van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort is circa 8.500 m². Het gebied valt binnen de bestemmingen wonen met landschappelijk karakter, agrarisch gebied en milieubelastende industrieën (Afbeelding 2).

Voor de beschrijving van de huidige situatie en bij de beoordeling van de toekomstige situatie, werd er informatie gebruikt afkomstig uit de mobiliteitstoets van Buro Move afkomstig uit het planologisch attest Bosmans Slaapcomfort.

Afbeelding 1. Situering van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort langs de Liersesteenweg



Afbeelding 2. Situering van deelgebied van Bosmans Slaapcomfort binnen het gewestplan



Bereikbaarheidsprofiel meso-niveau

Fietsers/voetgangers

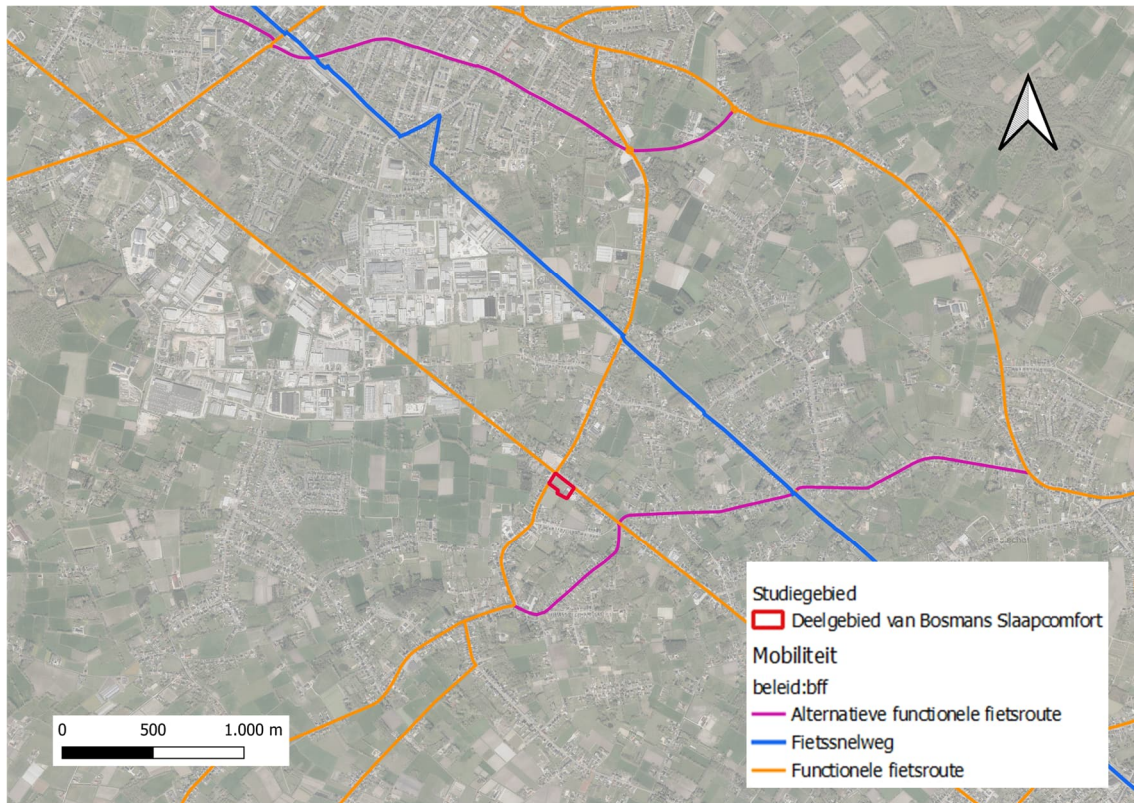
Het plan bevindt zich in een omgeving met landschappelijk karakter aan de rand van de gemeentekern van Heist-op-den-Berg en de omliggende industriezone. Het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort grenst aan de provinciale verbindingsweg Liersesteenweg (N10) tussen Aarschot en Lier. Aangrenzend aan het deelgebied kruisen twee functionele fietsroutes die in verbinding staat met de fietsostrade F104 (Lier-Aarschot), een alternatieve functionele fietsroute en recreatieve fietsroutes (Afbeelding 3).

Op de Liersesteenweg bevinden zich aan beide zijden fietsstroken, gescheiden van de rijbaan door een doorlopende streep van ongeveer een meter breed. Naarmate men het rondpunt nadert, wordt het fietspad breder en is er een scheiding met de rijbaan door een verhoging van circa 2,3 meter breed (zie Afbeelding 4 en Afbeelding 7). Doordat het fietspad zich langs een regionale weg bevindt waar een snelheid van 70 kilometer per uur is toegestaan, resulteert dit in een beperkt fietscomfort en verminderde veiligheid. Naarmate men de rotondes nadert, worden de fietspaden wel breder en fysiek gescheiden van de rijbaan, wat de veiligheid en het fietscomfort op deze kruispunten aanzienlijk verbetert. Deze verbeteringen hebben een positief effect op de algemene fietsveiligheid in het gebied.

Aan de noordkant van het deelgebied, langs de Heist-Goorstraat, bevindt zich slechts één fietspad van ongeveer 2 meter breed, gescheiden van de rijbaan door een groene buffer. Op dit fietspad kunnen fietsers in beide richtingen rijden (Afbeelding 5). Op de Losstraat zijn fietspaden aan beide zijden gerealiseerd, gescheiden van de rijbaan door een verhoogd wegdek en een natuurlijke buffer (Afbeelding 6). De fietspaden op de Losstraat en Heist-Goorstraat zijn recent aangelegd en dragen aanzienlijk bij aan het fietscomfort en de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers.

De ruimte voor voetgangers is echter zeer beperkt in de omgeving van het deelgebied. Tussen de bushokjes en de rotonde is er wel een voetpad aangelegd, zodat gebruikers van het openbaar vervoer veilig naar de rotonde kunnen lopen en deze kunnen oversteken via de zebrapaden. Voor de rest dienen voetgangers gebruik te maken van de bermen of fietspaden om zich te verplaatsen. Deze voetpaden liggen respectievelijk tussen de Heist-Goorstraat en Lostraat.

Afbeelding 3. Fietsroutes in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Afbeelding 4. Foto 1 - Fietspad Liersesteenweg



Afbeelding 5. Foto 2- Heist-Goorstraat



Afbeelding 6. Foto 3 - Losstraat



Afbeelding 7. Foto 4 (Liersesteenweg)



Afbeelding 8. Situering genomen afbeeldingen van de fietspaden in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort(zwart)

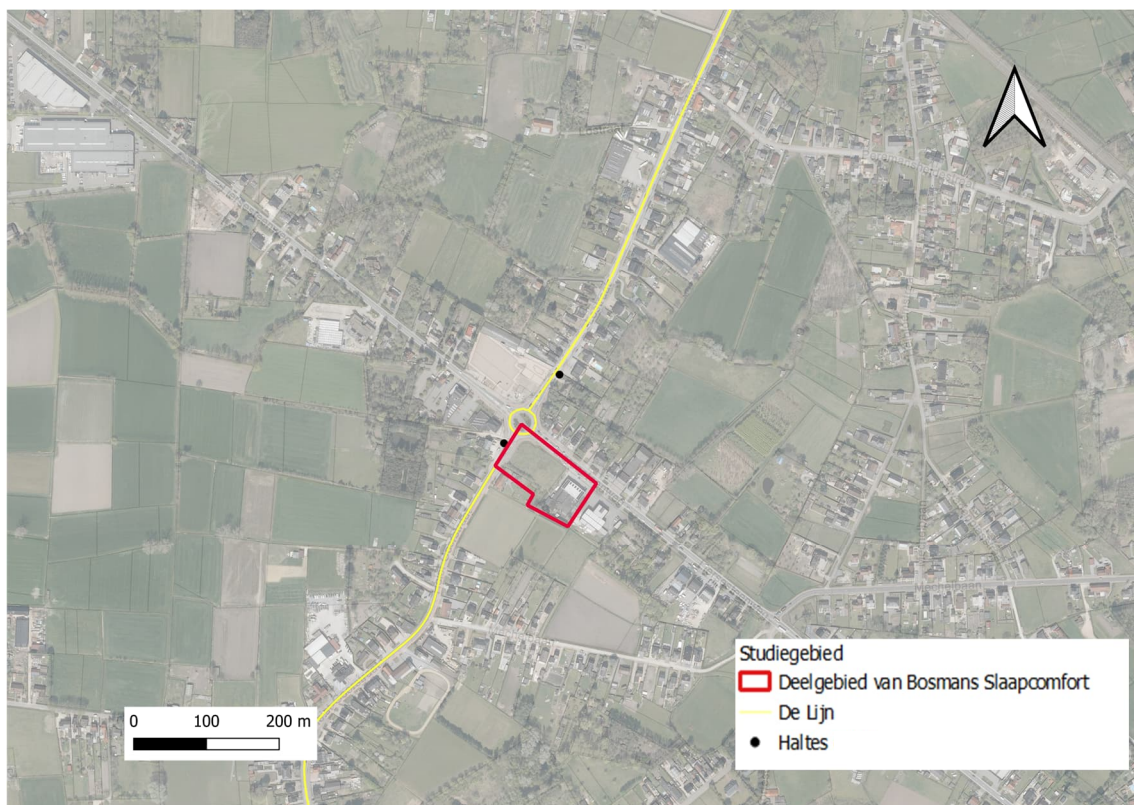


Openbaar vervoer

De bushalte Heist-op-den-Berg Liersesteenweg grenst aan het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort en is uitgerust met een schuilhuisje voorzien van een zitbank en informatiepanelen met de dienstregeling van de bus. Achter het schuilhuisje is er voldoende ruimte voorzien voor parkeerplaatsen. Op de afbeelding is ook de bushalte aan de overzijde van het straat te zien. Op de afbeelding is ook de bushalte aan de overzijde van de straat te zien. Aan de overzijde van het kruispunt is nog een bushalte met een schuilhuisje voorzien. (Afbeelding 9 en Afbeelding 10).

De lijn 160 Heist-op-den-Berg - Pijpelheide - Begijnendijk - Aarschot passeert hier elke dag drie keer, waarvan twee keer rond 7.30 en 8.00 uur en een keer rond 16.00 uur. In de omgekeerde richting komt deze lijn maar twee keer, rond 8.00 en 16.30 uur. Deze lijn is enkel actief tijdens de weekdays. De lijn 75 Tremelo - Schriek - Heist-op-den-Berg passeert hier ook elke uur tussen 6.00 en 22.00 uur. Tijdens de spitsuren rijdt de bus om het half uur. Deze spitsuren worden niet doorgetrokken naar het weekend.

Afbeelding 9. Bushalten en lijn in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Afbeelding 10. Bushuisje Heist-op-den-Berg Liersesteenweg (bron: Google Streetview)



Het dichtstbijzijnde NMBS-station is het station ‘Heist-Op-Den-Berg’. Dit ligt op ongeveer 3,4 kilometer van de projectsite of elf minuten fietsen. Het ligt langs spoorlijn 16 ‘Aarschot - Lier’.

Tabel 1. Dienstregeling station Heist-op-den-Berg (bron: Wikipedia)

Serie	Treinsoort	Route	Bijzonderheden
IC 09	Intercity (NMBS)	Antwerpen-Centraal - Heist-op-den-Berg - Aarschot - [Leuven –] Hasselt - Luik-Guillemins	Rijdt in het weekend Antwerpen-Centraal - Luik-Guillemins
IC 15	Piekuurtrein (NMBS)	Antwerpen-Centraal - Lier - Heist-op-den-Berg - Diest - Hasselt	Rijdt alleen op werkdagen
L 2850	L-trein (NMBS)	Antwerpen-Centraal - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Leuven	
P 7210/8210	Piekuurtrein (NMBS)	Hasselt - Heist-op-den-Berg - Antwerpen-Centraal	Rijdt alleen op werkdagen
P 7280/8280	Piekuurtrein (NMBS)	Aarschot - Heist-op-den-Berg - Antwerpen-Centraal	Rijdt alleen op werkdagen

Auto’s/ vrachtwagens

De N10 Liersesteenweg is in beide rijrichtingen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer en bestaat uit een 2x1-rijweg. De maximum snelheid bedraagt er 70 km/u. Ter hoogte van de projectsite bevinden zich geen langspaarkeerstroken.

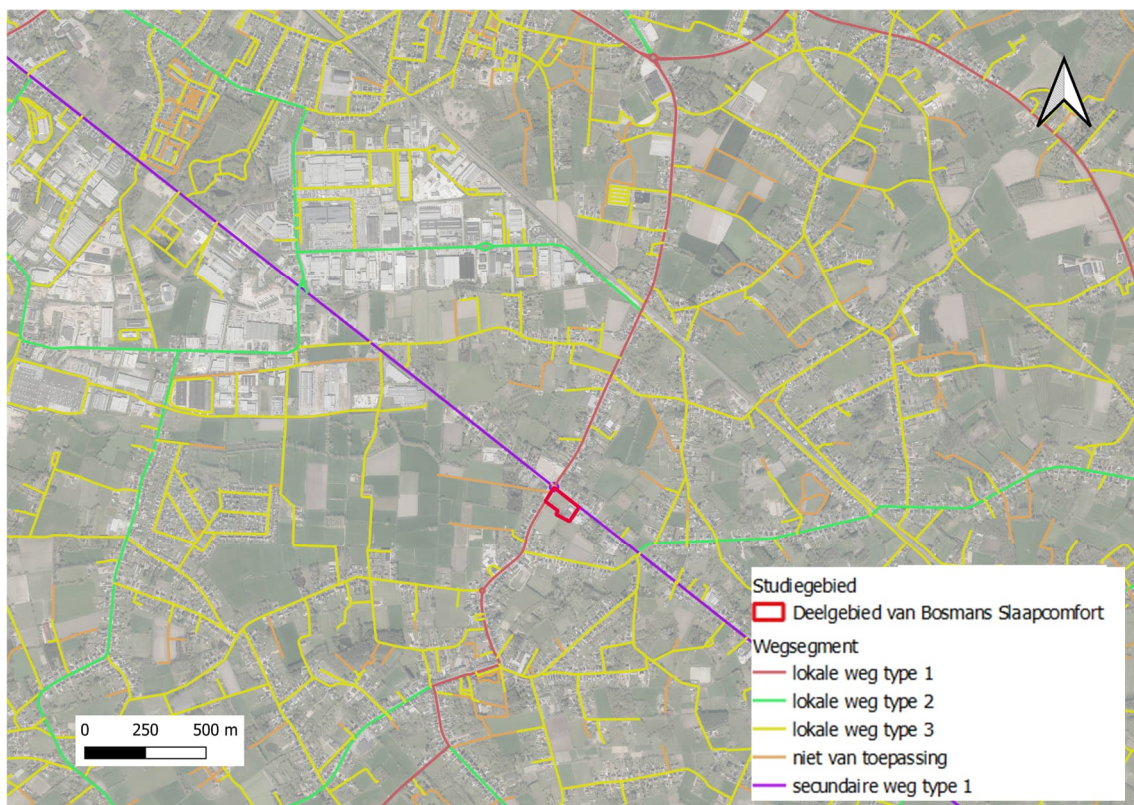
De Heist-Goorstraat is eveneens toegankelijk in beide rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer. Ook deze straat heeft 2x1-inrichting. De maximumsnelheid bedraagt er 50

km/u. Er zijn geen parkeermogelijkheden. Er geldt een tonnageverbod tot 3,5 ton, uitgezonderd laden en lossen.

De Lostraat is eveneens toegankelijk in beide rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer. Ook deze straat heeft een 2X1-inrichting. De maximumsnelheid bedraagt er 70km/u. In de omgeving van Heidele wordt wel een maximumsnelheid van 50 km/u opgelegd.

Het kruispunt van de N10 Liersesteenweg met de Heist-Goorstraat is een viertaksrotonde. Over elke tak zijn zebrapaden en fietsoversteken. De fietsoversteken zijn echter uit de voorrang omdat gezien zij circa 10 meter uitbuigen ten opzichte van de rotonde.

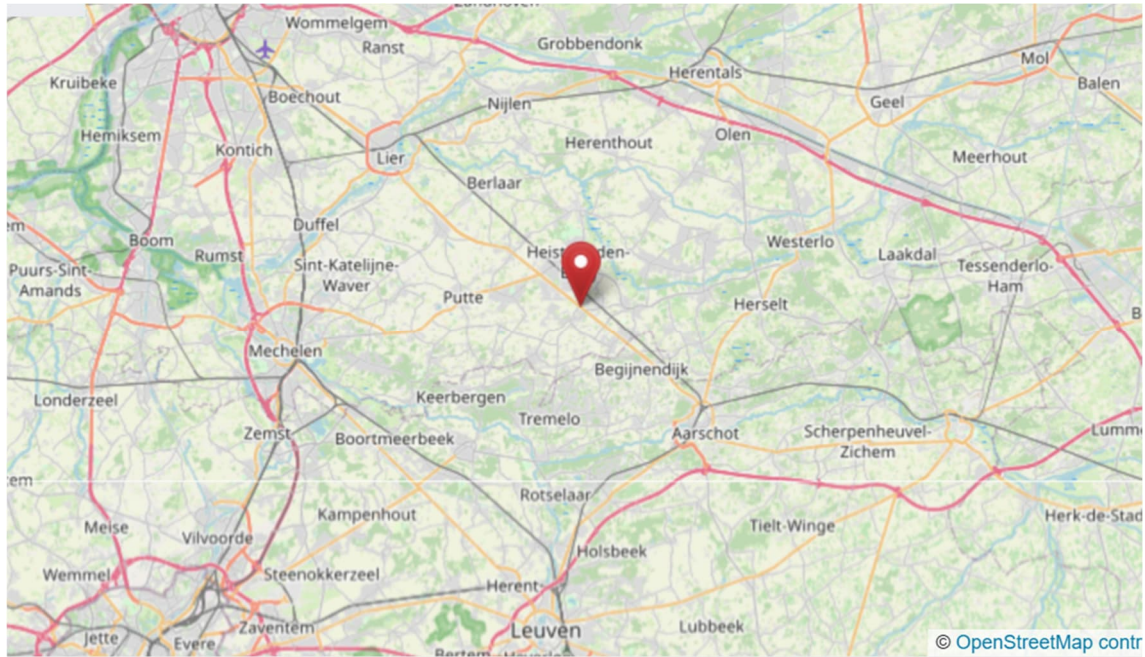
Afbeelding 11. Wegcategorisering van de wegen in de omgeving van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort



Vrachtvervoer

Heist-Op-Den-Berg ligt ongeveer in het midden tussen Antwerpen, Brussel en Leuven. De dichtstbijzijnde hoofdwegen zijn de E313 Antwerpen - Hasselt, de E19 Antwerpen - Brussel en de E314 Genk - Leuven. Naargelang de herkomst/bestemming verlopen de voorkeursroutes via verschillende op- en afritten en wegen.

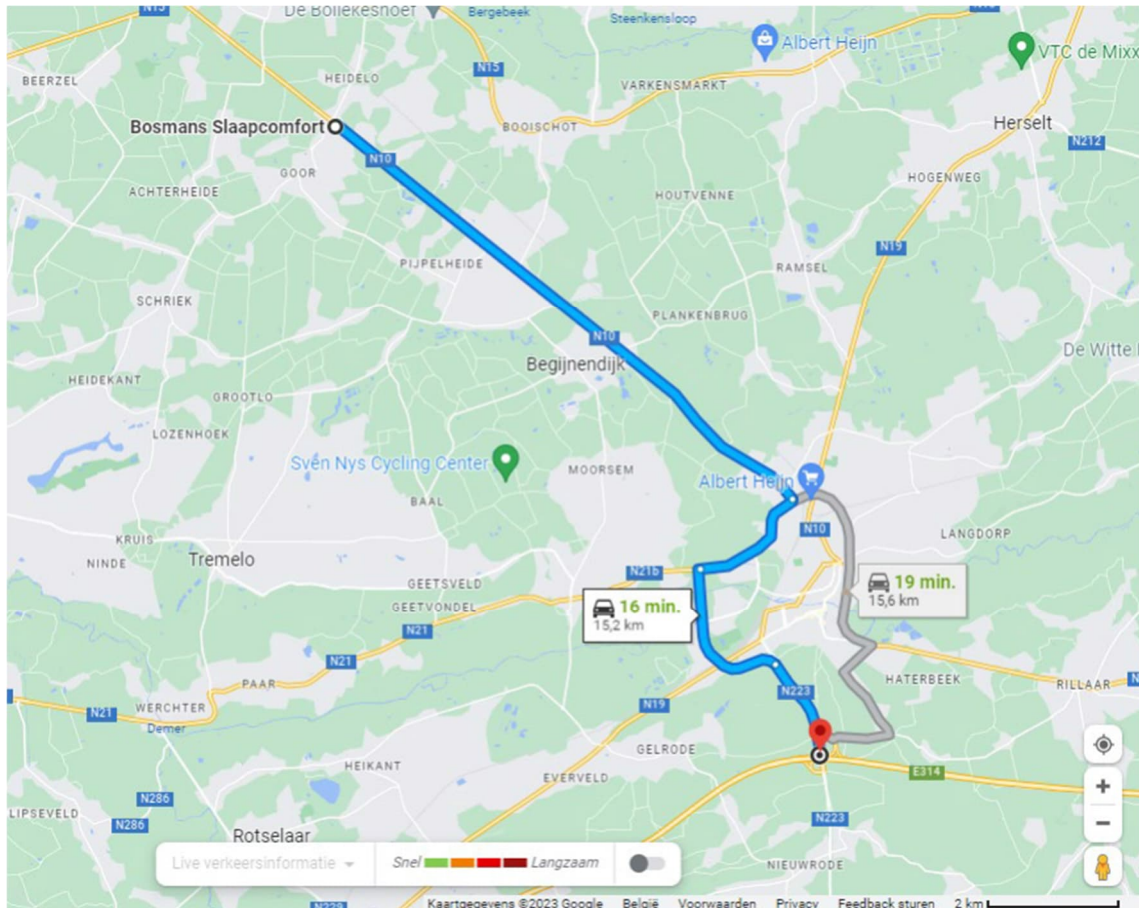
Afbeelding 12. Ligging deelgebied van Bosmans Slaapcomfort- routes hoofdwegen (bron: OpenStreetMap)



Vrachtroute 1

Vrachtverkeer kan aansluiting vinden met de E314 Genk - Leuven via het op- en afrittencomplex nummer 22 'Aarschot'. Dit traject loopt over een afstand van 15,2 kilometer of 16 minuten rijden. Bij het verlaten van de projectsite dient het verkeer de N10 Liersesteenweg in zuidoostelijke richting te volgen. Na ongeveer 9 kilometer dient de route vervolgt te worden door de R25 Ter Heidelaan in oostelijke richting te volgen. Na 2,5 kilometer dient men op de rotonde de route in zuidelijke richting verder te zetten door de R25 verder te volgen. Deze R25 zal vervolgens aansluiten op het op- en afrittencomplex nummer 22 'Aarschot' van de E314 'Genk - Leuven' (Afbeelding 13).

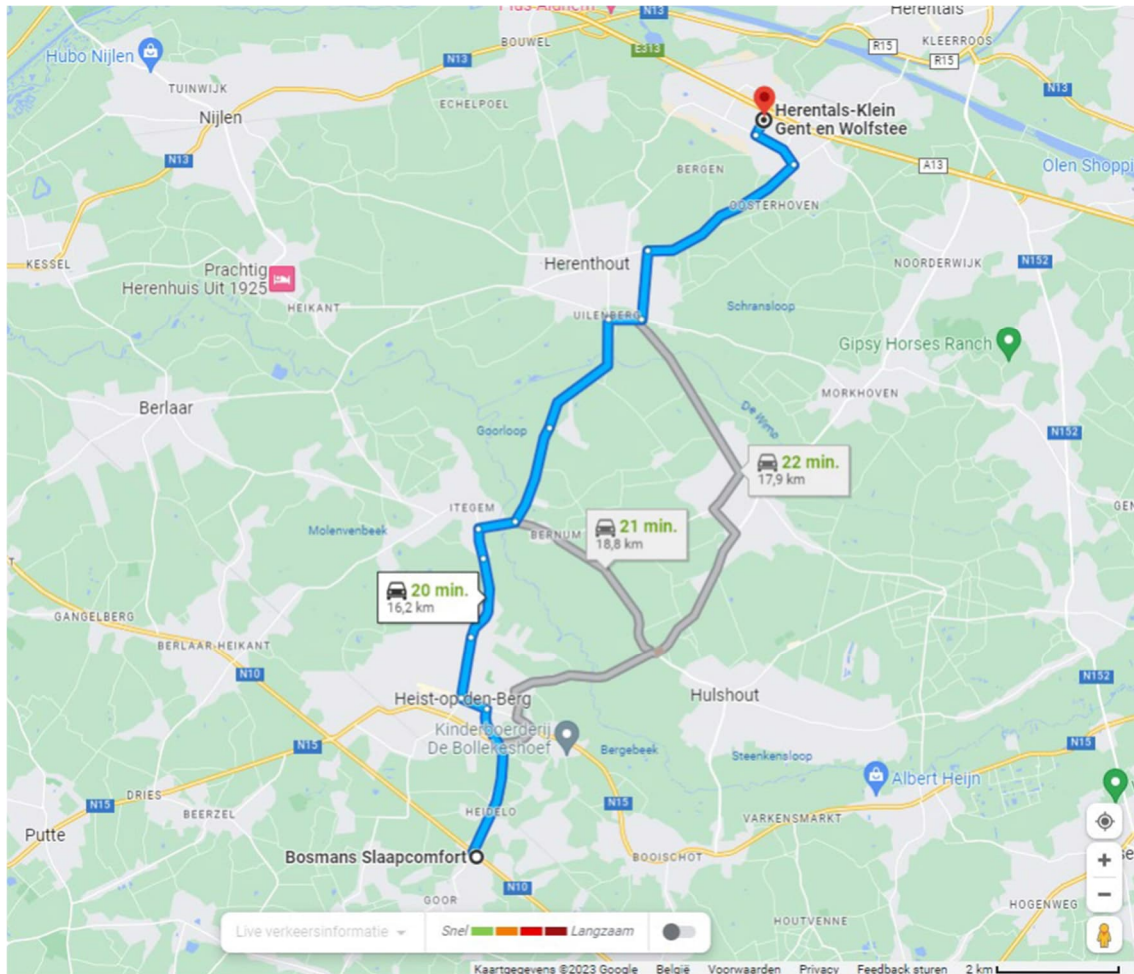
Afbeelding 13. Vrachtroute 1 - naar de E314 'Genk - Leuven' (bron: Google Maps)



Vrachtroute 2

Vrachtkverkeer kan ook aansluiting vinden met de E313 'Antwerpen - Hasselt', via het open afrittencomplex nummer 21 'Herentals'. Deze route loopt over een traject van 16,2 kilometer of 20 minuten rijden. Bij het verlaten van de projectsite dienen vrachtwagens de N10 Liersesteenweg in noordwestelijke richting te volgen. Ter hoogte van de rotonde met de Heist-Goorstraat vervolgt men de route in noordelijke richting. Via de Lostraat komt men op de Oude Godstraat, de Leopoldlei, de L. Carréstraat en de Hallaarstraat. Ter hoogte van de rotonde met de Nieuwendijk moet men de route in oostelijke richting verder te zetten. Via de Nieuwendijk, de 's Herenweg en de Itegemsesteenweg komt men aan het kruispunt met de Uilenberg. Daar vervolgt men de route in oostelijke richting tot aan de Boudewijnlaan. Door deze Boudewijnlaan in noordelijke richting te volgen, komt men aan de Herentalsesteenweg. Daar vervolgt men de route in oostelijke richting tot aan de Atealaan. Via deze Atealaan kan men aansluiting vinden met het open afrittencomplex nummer 21 'Herentals' van de E313 'Antwerpen-Hasselt' (Afbeelding 14).

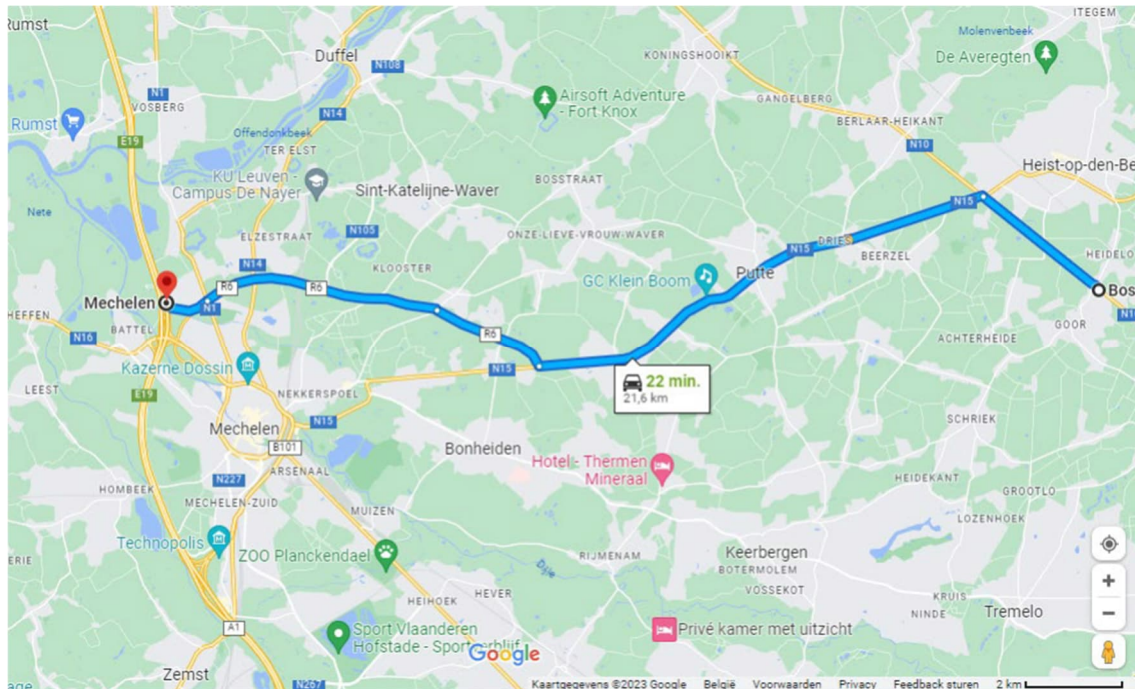
Afbeelding 14. Vrachtroute 2 - naar E313 'Antwerpen - Hasselt' (bron: Google Maps)



Vrachtroute 3

Een laatste mogelijkheid biedt het vrachtverkeer een aansluiting via het op- en afrittencomplex nummer 9 'Mechelen-Noord' van de E19 'Antwerpen - Brussel'. Deze route loopt over een traject van 21,6 kilometer of 22 minuten via gemotoriseerd verkeer. Bij het verlaten van de projectsite dient het verkeer de N10 Liersesteenweg in noordwestelijke richting te volgen. De rotonde wordt overgestoken en de route vervolgt zich op de N10. Ter hoogte van de rotonde met de N15 Mechelsesteenweg, dient het verkeer de N15 in westelijke richting te volgen. Deze N15 dient men gedurende ongeveer 10 kilometer te volgen tot aan de rotonde met de R6. Deze R6 zal na 7,5 kilometer aansluiting geven met de E19 'Antwerpen - Brussel', via het op- en afrittencomplex nummer 9 'Mechelen-Noord' (Afbeelding 15).

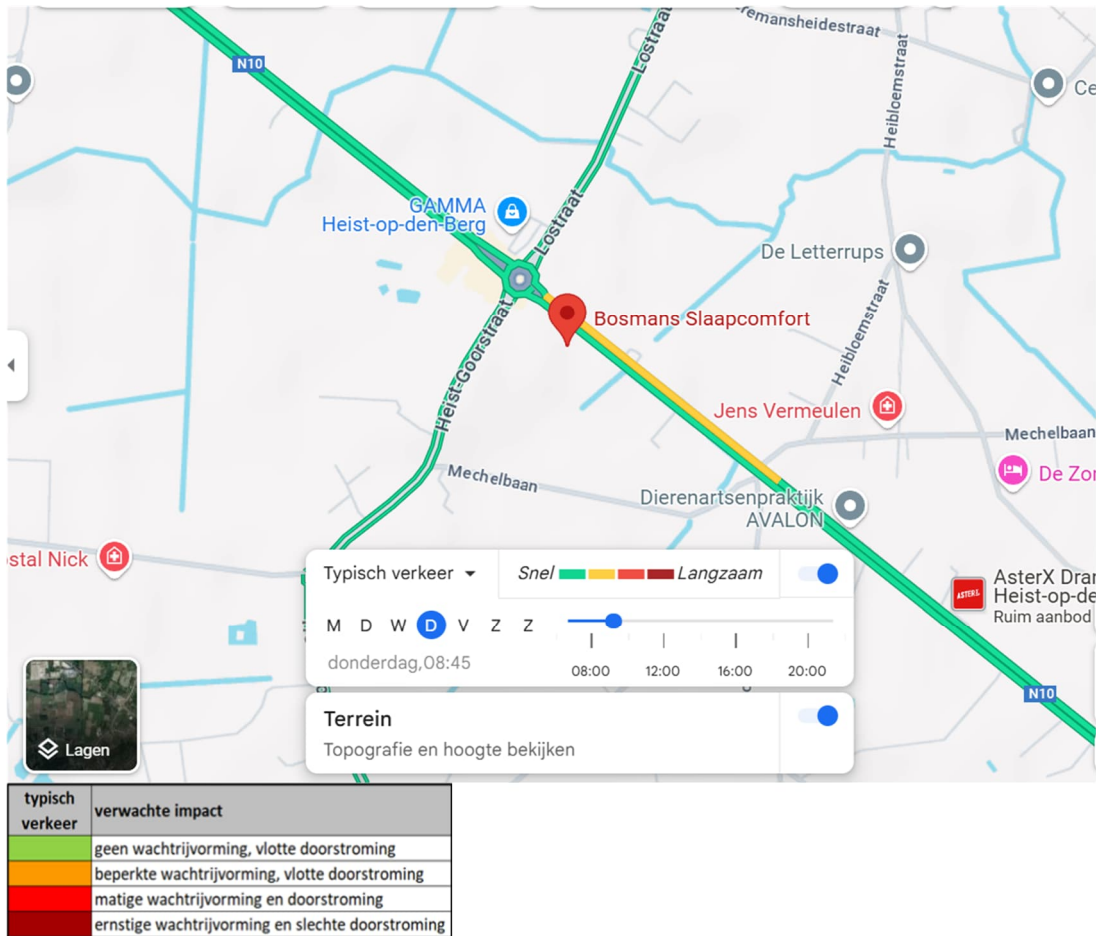
Afbeelding 15. Vrachtroute 3 - naar E19 'Antwerpen - Brussel' (bron: Google Maps)



Analyse typisch verkeer

Aan de hand van Google Maps is een kwalitatieve capaciteitsbeoordeling uitgevoerd rond het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort. Op de onderstaande afbeelding is het maatgevende moment op dinsdag rond 8.30 uur weergegeven. Hierop is te zien dat er bij de Liersesteenweg een beperkte wachtrijvorming is met een vlotte doorstroming in de richting van het industriecomplex in Heist-op-den-Berg. Richting Aarschot is er geen wachtrijvorming en is de doorstroming vlot. Tijdens de avondspits is er een omgekeerd patroon zichtbaar, waarbij er een beperkte wachtrijvorming ontstaat met vlotte doorstroming aan de overzijde van het rondpunt richting Aarschot. Dit is waarschijnlijk het gevolg van werknemers die zich 's ochtends naar het industriecomplex verplaatsen en 's avonds na hun werk weer naar huis rijden.

Afbeelding 16. Typisch verkeer dinsdag 8:45 (bron: Google Maps)



Bereikbaarheidsprofiel microniveau

Omdat het PRUP wordt gebaseerd op het eerder opgemaakte planologisch attest (Bosmans Slaapcomfort) kunnen er al specifieke aannames gemaakt worden over de ontsluiting en bereikbaarheid van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort. En dit naar aanleiding van de voorwaarden die werden opgelegd door AWV. Deze zullen hieronder worden opgenomen. Binnen dit PRUP worden enkel de scenario's 1A en 1B meegenomen conform de voorwaarden opgenomen in het goedgekeurde planologisch attest.

Toegang voetgangers en fietsers

Fietsers en voetgangers kunnen het deelgebied bereiken via de ontsluiting via de Heist-Goorstraat en via een doorsteek van de N10 Liersesteenweg.

Toegang gemotoriseerd verkeer (inclusief vrachtwagens)

De ontsluiting van de beddenwinkel gebeurt louter langs de weg van laagste categorie, namelijk de gemeenteweg Heist-Goorstraat en dit zo ver mogelijk van de rotonde verwijderd. De rest van de projectsite wordt fysisch afgesloten op de rooilijn. Enkel de bedrijfswoning zelf zal worden ontsloten via de N10.

Parkeerplaatsen voor autoverkeer.

Op basis van de plannen in het planologisch attest van Bosmans Slaapcomfort zullen er tussen de 28 (scenario 1B) en 38 (scenario 1A lange termijn) parkeerplaatsen worden voorzien (waarvan vier met laadpaal).

Parkeerplaatsen andersvaliden

Op basis van het planologisch attest van Bosmans Slaapcomfort kan er van uit gegaan worden dat er twee parkeerplaatsen voor andersvaliden voorzien worden.

Parkeerplaatsen voor vrachtverkeer

Er worden geen parkeerplaatsen voorzien volgens het planologisch attest van Bosmans Slaapcomfort.

Parkeerplaatsen voor laad- en loszones voor vrachtwagens

Er worden één laad- en loszone op het terrein voorzien volgens scenario's 1A en 1B van het planologisch attest Bosmans Slaapcomfort.

Aantal fietsparkeerplaatsen op de site

Volgens het planologisch attest zullen er op korte termijn zeven fietsstallingen worden gerealiseerd, met de intentie om dit aantal uiteindelijk uit te breiden naar zestien.

Mobiliteitsprofiel

In dit hoofdstuk wordt de mobiliteitsgeneratie van de twee referentiesituaties en de toekomstige situatie besproken. Referentiesituatie 1 betreft de huidige situatie, waarin het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort wordt ingenomen door Bosmans Slaapcomfort. Referentiesituatie 2 beschrijft de planologische indeling van het deelgebied. Dat omvat ongeveer 0,54 hectare met milieubelastende industrie, een woongebied met landschappelijk karakter en agrarisch gebied. In de toekomstige situatie worden het landschappelijk woongebied, het agrarisch gebied en de milieubelastende industrie binnen de plancontour herbestemd naar een gebied voor grootschalige detailhandel.

In de onderstaande berekeningen zijn voornamelijk de resultaten uit de mobiliteitstoets van het planologisch attest verwerkt, aangezien deze cijfers specifiek voor deze winkel zijn berekend. Voor de mogelijke toekomstige scenario's zijn de mobiliteitsgegevens van de referentiesituatie echter niet doorgerekend op basis van de toename aan oppervlakte. Dit komt doordat Bosmans Slaapcomfort voornamelijk op zoek is naar meer ruimte voor het tentoonstellen van hun bedden en niet naar een uitbreiding van de winkel. In het RUP zullen enkel de kortetermijnsenario's 1A en 1B worden meegenomen, evenals het langetermijnsenario 1A.

Wanneer de mobiliteitstoets niet als referentie kon worden gebruikt, zijn de kencijfers uit het Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER van de Vlaamse overheid gehanteerd, tenzij anders vermeld. De keuze voor het gebruik van deze Vlaamse kencijfers is bewust gemaakt omdat de cijfers uit CROW op Nederlandse situaties zijn gebaseerd.

Referentiesituatie 1 (huidige situatie)

De beddenwinkel Bosmans Slaapcomfort beslaat ongeveer 1.144 m² aan detailhandelsruimte en een bewoonde bedrijfswoning van in totaal circa 503 m² inclusief bijgebouwen. Binnen het planologisch attest werden te tijdelijke opslag op het perceel naast de beddenwinkel meegerekend. In de huidige situatie werd deze echter al afgebroken. Aangezien deze tijdelijk opslagplaats geen invloed heeft op het aantal werknemers of bezoekers zullen de cijfers gebruikt in het planologisch attest overgenomen worden.

Het aantal werknemers is gebaseerd op de huidige personeelsgrootte van 15 personen, waarvan 12 personen tegelijk aanwezig zijn. Hiervan zou volgens de kencijfers van winkels in het richtlijnenboek¹ 79 % zich met de auto verplaatst. Dit betekent dat tien medewerkers dagelijks met de auto naar het werk komen.

Op basis van het planologisch attest kan worden ingeschat dat er wekelijks 165 bezoekers naar de winkel komen. Uit de beschikbare informatie blijkt dat in de

¹ Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2018). *Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER*. Vlaamse Overheid, 202.

mobilitéitstoets van het planologisch attest ervan is uitgegaan dat het aantal bezoekers op zaterdag twee keer zo hoog is als op de weekdays, wat resulteert in 30 % van het totaal aantal bezoekers in de week. Hierdoor wordt ingeschat dat er maximaal 50 bezoekers per dag naar de winkel zullen komen. Volgens het planologisch attest bereikt 95 % van de bezoekers de winkel met de auto. Op basis van deze gegevens worden gemiddeld 47,5 autobezoeken verwacht, wat leidt tot 95 verkeersbewegingen per dag door bezoekers van Bosmans Slaapcomfort.

Daarnaast worden er dagelijks in totaal tien dienstverplaatsingen voor de werknemers verwacht en vier leveringen per dag van vrachtvervoer. De dienstverplaatsingen komen van medewerkers die zich verplaatsen naar de externe opslagplaats van de winkel in het industriepark van Heist-op-den-Berg.

Omdat vrachtwagens en auto's niet evenveel ruimte innemen op de openbare weg, worden deze voertuigbewegingen omgerekend naar pae (personenauto-equivalent). De pae geeft namelijk weer hoeveel wegcapaciteit wordt ingenomen door het plan of project. Voor personenwagens worden de voertuigbewegingen vermenigvuldigd met een factor van 1, terwijl vrachtvervoer worden vermenigvuldigd met een factor van 2. Dit resulteert in een pae van maximaal 151 per dag.

Tabel 2. Mobiliteitsgeneratie referentiesituatie 1

Referentiesituatie 1	Mobiliteits-toets planologisch attest	Per dag	Aandeel personen-wagens (modal split)	Generatie verkeers-bewegingen /dag	Pae/dag
Medewerkers	15	12	79 % = 10	20	20
Bezoekers	165/week	30 % = 50	95 % = 47,5	95	95
Vrachtwagens	4/dag	4	/	8	16
Dienstverplaatsingen	10/dag	10	/	20	20
Totaal				143	151

Referentiesituatie 2 (planologische situatie)

Referentiesituatie 2 omvat industriegebied, woongebied met landschappelijk karakter en agrarisch gebied. Het agrarisch gebied wordt gezien zijn beperkte oppervlakte niet meegenomen in de mobiliteitsberekening.

Het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort beslaat ongeveer 0,42 hectare aan milieubelastende industrie (exclusief openbare weg). Het inschatten van het vrachtverkeer op basis van kencijfers is lastig omdat de planologische bestemming niet specificeert om welke soort industrie het gaat. Daarom is gebruikgemaakt van het gemiddelde aantal voertuigbewegingen per hectare voor zware industrieterreinen (110 voertuigbewegingen per hectare), zoals vastgelegd in de CROW-publicatie 256 (2005) over goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen (voor deze categorie zijn geen Vlaamse kencijfers gekend). Omdat deze kencijfers betrekking hebben op de netto-oppervlakte, wordt niet de totale oppervlakte van het industriegebied gebruikt voor

deze omrekening. Er wordt geschat dat gemiddeld 28 % van het industriegebied bestaat uit infrastructuur, openbaar groen, ... Daarom is aangenomen dat het industriegebied een netto-oppervlakte heeft van 0,30 hectare, wat leidt tot een berekening van 33 vrachtwagenbewegingen per dag. Dit komt neer op 66 pae. Aangezien het om een klein industriegebied gaat, kan de werkelijke mobiliteitsgeneratie afwijken van de kencijfers, die gebaseerd zijn op grotere industriecomplexen. Toch geeft dit een indicatie van de mogelijke verkeersgeneratie.

Door de beperkte oppervlakte wordt het gebied ingedeeld als een lokaal bedrijventerrein. Voor de inschatting van het aantal medewerkers, evenals het vrachtverkeer, is uitgegaan van de netto-oppervlakte van het bedrijventerrein van 0,30 hectare. Omdat uit de kencijfers voor lokale bedrijventerreinen wordt blijkt dat maximaal 72 werknemers per hectare wordt verwacht, kan er van uit gegaan worden dat er maximaal 22 werknemers tewerkgesteld kunnen worden op de planologische bestemming milieubelastende industrie.² Omdat er geen specifieke gegevens over de modal split van werknemers beschikbaar zijn voor milieubelastende industrie, wordt er in het richtlijnenboek verwezen naar de algemene kencijfers van kantoren. Deze komen echter enkel overeen met werknemers die in dagregime werken. Maar omdat er geen betere cijfergegevens voor handen zijn, worden deze als uitgangspunt genomen. Aangezien Heist-op-den-Berg op provinciaal niveau als kleinstedelijk gebied wordt beschouwd, zal naar verwachting circa 70 % van de werknemers met de auto naar het werk komen³. Dit betekent dat maximaal 15 werknemers zich met de auto zullen verplaatsen, wat resulteert in 30 vervoersbewegingen. Dit resulteert in een generatie van 30 pae per dag.

Een vergelijkbare aanpak is gebruikt voor het inschatten van het aantal bezoekers en de modal split hiervan. Op basis van de algemene kengetallen voor kantoren wordt verwacht dat er ongeveer 0,313 bezoekers per werknemer zullen zijn, wat neerkomt op circa 9 bezoekers. Omdat deze bezoekers voornamelijk zakelijke verplaatsingen maken en het deelgebied zich binnen een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau bevindt, is een modal split van 83 % autobestuurders van toepassing volgens de kengetallen.⁴ Dit betekent dat ongeveer 6 bezoekers per dag zich met de auto verplaatsen, wat resulteert in circa 12 vervoersbewegingen per dag. Dat komt overeen met 16 pae per dag.

Voor de bestemming woongebied met landschappelijk karakter wordt gemiddeld verwacht dat er vier vervoersbewegingen per dag plaatsvinden, wat neerkomt op 4 pae.

In totaal zal de planologische situatie circa 112 pae per dag genereren.

² Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2018). *Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER*. Vlaamse Overheid, 188

³ Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2018). *Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER*. Vlaamse Overheid, 168.

⁴ Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2018). *Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER*. Vlaamse Overheid, 176.

Tabel 3. Mobiliteitsgeneratie gemotoriseerd vervoer van de planologische bestemming 'milieubelastende industrie'

0,30 ha milieubelastend industriegebied	Kencijfer	Aandeel personenwagens (modal split)	Generatie verkeersbewegingen /dag	Pae/dag
Medewerker	72 per ha	70 %	30	30
Vrachtverkeer	55 per ha	/	33	66
Bezoekers	0,313 bezoekers/werknemer	83 %	12	12
Totaal			75	108

Tabel 4. Mobiliteitsgeneratie gemotoriseerd vervoer van de planologische bestemming 'woongebied met landelijk karakter'

0,25 ha woongebied met landelijk karakter	Kencijfer	Aandeel personenwagens (modal split)	Generatie verkeersbewegingen /dag	Pae/dag
Bewoners	2 autoverplaatsingen /dag	/	4	4
Totaal			4	4

Toekomstige situatie

In de toekomst zullen het langetermijnsscenario en kortetermijnsscenario worden besproken.

Het langetermijnsscenario omvat in totaal 5.281 m² aan oppervlakte, inclusief de stapeling van verdiepingen. Hiervan is 4.465 m² bestemd voor taanzalen en is er een bedrijfswoning van 202 m² aanwezig.

Aangezien beddenwinkel Bosmans Slaapcomfort geen uitbreiding plant, maar slechts op zoek is naar meer ruimte voor hun activiteiten, wordt er geen toename van het aantal werknemers verwacht. Er blijven 15 medewerkers werkzaam waarvan er 12 tegelijkertijd aanwezig zijn. Op basis van de modal split die is besproken in referentiesituatie 1, verplaatsen dagelijks 10 werknemers zich met de auto.

Op basis van de mobiliteitstoets in het planologisch attest wordt in dit scenario een totaal van 300 bezoekers per week verwacht. Zoals eerder vermeld, is het aantal

bezoekers in de referentiesituatie niet doorgerekend op basis van de toename in oppervlakte omdat de winkel niet streeft naar een directe uitbreiding, maar eerder naar meer ruimte om hun bedden tentoon te stellen. Omdat zaterdag 30 % van de totale bezoekers in de week verwacht wordt, wil dit zeggen dat er maximaal 90 bezoekers per dag verwacht worden. Door de modal split van 95 % van bezoekers die zich met de auto verplaatsen toe te passen worden er maximaal 85,5 bezoekers per dag verwacht die zich verplaatsen met de auto naar de winkel.

Er worden geen dienstverplaatsingen meer verwacht aangezien de opslagplaats in de toekomstige situatie binnen het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort zal bevinden en hierdoor geen externe verplaatsingen meer nodig zijn. In de toekomst worden ook niet meer dan vier vrachtverplaatsingen per dag verwacht omdat de winkel geen uitbreiding op het oog heeft maar op zoek is naar meer ruimte. Dit resulteert in een totaal 195 vervoersbewegingen per dag of 199 pae/dag.

Tabel 5. Gemiddelde mobiliteitsgeneratie van het langetermijnsценario per dag

Langetermijn-scenario	Mobiliteits-toets planologisch attest	Per dag	Aandeel personen wagens (modal split)	Generatie verkeers-bewegingen /dag	Pae/dag
Medewerkers	15	12	79 % = 10	20	20
Bezoekers	300/week	30 % = 90	95 % = 85,5	171	171
Vrachtwagens	4/dag	4	/	4	8
Totaal				195	199

Wanneer dezelfde informatie wordt toegepast op het kortetermijnsценario, met als enige verschil dat er 190 bezoekers in plaats van 300 bezoekers per dag worden verwacht, resulteert dit in totaal 137 pae.

Tabel 6. Gemiddelde mobiliteitsgeneratie van het kortetermijnsценario per dag

Kortetermijn-scenario	Mobiliteits-toets planologisch attest	Per dag	Aandeel personen-wagens (modal split)	Generatie verkeers-bewegingen /dag	Pae/dag
Medewerkers	15	12	79 % = 10	20	20
Bezoekers	190/week	30 % = 57	95 % = 54	109	109
Vrachtwagens	4/dag	4	/	4	8
Totaal				133	137

Op basis van gegevens uit Google Maps, verzameld in 2023, heeft Buro Move in het planologisch attest aangenomen dat tijdens de piekuren op zaterdag (rond 15.00 uur) 24 % van het dagverkeer aanwezig is op het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort. Deze inschatting wordt overgenomen in deze mobiliteitstoets. Dit leidt tot een verwachte maximale verkeersgeneratie van 42 parkeerauto-equivalenten (pae) per uur in het langetermijns scenario en 25 pae per uur in het kortetermijns scenario. Hierbij wordt aangenomen dat het verkeer van werknemers en vrachtvervoer niet zal plaatsvinden tijdens de piekuren.

Parkeerplaatsen

Op basis van gegevens uit Google Maps, verzameld in 2023, is door Buro Move in het planologisch attest aangenomen dat tijdens de piekuren op zaterdag 24 % van het dagverkeer aanwezig is op het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort. Omdat ook is vermeld dat klanten gemiddeld minder dan een uur in de winkel verblijven, kan deze informatie worden gebruikt om de benodigde parkeerplaatsen in te schatten. Deze inschatting wordt overgenomen in deze mobiliteitstoets. Hieruit volgt dat er voor bezoekers minimaal 21 parkeerplaatsen (42/2) moeten worden voorzien in het langetermijns scenario. In deze mobiliteitstoets gaat men uit van een comfortpercentage van 80 %, wat betekent dat we verwachten dat tijdens de piekperiode nog steeds 20 % van de parkeerplaatsen vrij blijft. Dit resulteert in een parkeerbehoefte van 25 parkeerplaatsen voor het langetermijns scenario.

Wanneer dezelfde redenering wordt gevolgd voor het kortetermijns scenario, zijn er 15 parkeerplaatsen nodig voor bezoekers. Voor de werknemers is een parkeercomfort van 90 % aangenomen, wat inhoudt dat we verwachten dat er nog 10 % van de parkeerplaatsen vrij zijn wanneer alle werknemers tegelijkertijd aanwezig zijn. Dit leidt tot de conclusie dat er in totaal 11 parkeerplaatsen voor werknemers moeten worden gerealiseerd. Bij volledige realisatie van de herbestemde detailhandel is het dus noodzakelijk om minimaal 36 parkeerplaatsen te creëren. Voor het kortetermijns scenario zullen er slechts 26 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Omdat niet elke bezoeker gemiddeld een uur in de winkel zal verblijven, biedt het aanbevolen aantal parkeerplaatsen een voldoende buffer voor drukke momenten.

Er wordt geen aparte parkeerplaats voorzien voor vrachtverkeer, aangezien deze alleen zullen laden en lossen.

Fietsstallingen

Volgens het planologisch attest is er in de huidige toestand een fietsstallingsbehoefte van vijf fietsenstallingen, waarvan drie voor personeel en twee voor bezoekers. Op lange termijn zullen er voor bezoekers vijf fietsenstallingen nodig zijn en blijft de fietsstallingsbehoefte voor personeel op vijf fietsen, waardoor er in totaal tien fietsen gestald moeten worden. Zo werd er in het mobiliteitsplan van Mechelen vermeld dat de N10 waarlangs het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort ligt fietsvriendelijker gemaakt zal worden.

Effectenbeoordeling

Bereikbaarheid

Aangezien de toegang tot de site in de toekomstige situatie wordt verlegd van de relatief drukke en onveilige N10 Liersesteenweg naar de Heist-Goorstraat, zal het project een positief effect hebben op de bereikbaarheid voor zowel kwetsbare weggebruikers als gemotoriseerd verkeer. Doordat de route naar de bushalte veiliger wordt, zal het plan ook een beperkt positief effect hebben op de bereikbaarheid met openbaar vervoer.

Capaciteit

Uit de analyse van het typische verkeerspatroon blijkt dat er momenteel tijdens de ochtend- en avondspits weinig tot geen wachtrijvorming optreedt rond de rotonde op de Liersesteenweg. In de ochtend is er lichte wachtrijvorming in de richting van Heist-op-den-Berg, en in de avondspits richting Aarschot. Desondanks blijft de weg een vlotte doorstroming ervaren.

Tabel 7. Grenswaarden verkeersleefbaarheid en veiligheid(bron: 'Mobiliteit op kindermaat' Inspiratiedag duurzame mobiliteit,2017)

wegcategorie en -inrichting		grenswaarde verkeersleefbaarheid en -veiligheid	
		pae/u per rijrichting	pae/u beide rijrichtingen
Vlaamse hoofdwegen (primair)	2x2	3600	
	2x2, veel kruispunten	2000	
Regionale wegen (secundair)	2x1, weinig kruispunten	1800	
	2x1, veel kruispunten	1200	
Interlokale wegen (lokaal I)	verbindingsweg	600	1200
Ontsluitingswegen (lokaal II)	ontsluitingsweg	600	1200
Erftoegangswegen (lokaal III)	industrie-ontsluitingsweg		550
	wijkontsluitingsweg		350
	woonstraat		200
	fietsstraat		200
	soms bespeelbaar woonerf		50
	altijd bespeelbaar woonerf		30

Bron: gebaseerd op W. Verhaert - 'Mobiliteit op kindermaat' Inspiratiedag duurzame mobiliteit, 2017

De Heist-Goorstraat is momenteel gecategoriseerd als lokale weg type I ter hoogte van het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort. Gezien de maximale 'bijkomende' verkeersgeneratie door het plan wekelijks slechts maximum 42 voertuigbewegingen per uur bedraagt, wat een zeer beperkte fractie van de capaciteit in functie van verkeersleefbaarheid betreft (3,5 % volgens de bovenstaande tabel, 24/1200), worden er geen significante effecten op de capaciteit met betrekking tot verkeersleefbaarheid en -veiligheid verwacht.

Verkeersveiligheid

Op basis van bovenstaand onderzoek is aangetoond dat de toegang tot het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort voor alle vervoerswijzen in de toekomstige situatie via de verkeersveiligere Heist-Goorstraat zal plaatsvinden. Daarnaast wordt er een verkeersvrije doorgang voor fietsers en voetgangers vanaf de N10 Liersesteenweg voorzien in de toekomstige situatie. De Heist-Goorstraat beschikt ter hoogte van het

deelgebied van Bosmans Slaapcomfort over voldoende capaciteit om de extra verkeersstromen, veroorzaakt door het project, op te vangen zonder problemen met doorstroming. Daarom kan worden geconcludeerd dat het plan een licht positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid tegenover beide referentiesituaties.

Het deelgebied zal ten opzichte van referentiesituatie 1 wel meer vrachtwagenvervoer genereren en dat kan zorgen voor meer conflictscenario's met zwakke weggebruikers. Maar wanneer er op het deelgebied ruimte voorzien wordt zodat vrachtwagens kunnen manoeuvreren, en dit niet op de openbare weg hoeven te doen, wordt hier geen significant negatief effect verwacht.

Conclusie

Op basis van bovenstaande argumentatie kan worden geconcludeerd dat er geen significante negatieve effecten worden verwacht, mits er voldoende parkeerplaatsen worden voorzien voor zowel fietsers als automobilisten. En dat er voldoende ruimte wordt gereserveerd voor manoeuvres van vrachtwagens.

Omdat de gegevens binnen deze mobiliteitstoets specifiek op de beddenwinkel Bosmans Slaapcomfort werden toegepast, geldt deze mobiliteitstoets enkel wanneer binnen het deelgebied van Bosmans Slaapcomfort ook daadwerkelijk de uitbreiding gerealiseerd wordt. Of een winkel met een gelijkaardige mobiliteitsprofiel de winkel vervangt.



**Provincie
Antwerpen**

