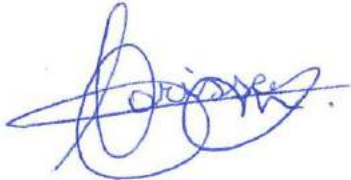


STAD BILZEN

RUP Tablaart

Niet verordenend deel

Toelichtingsnota

Voor Antea Group,	
	
Pieter-Jan Gommé, Ruimtelijk planner	Marijke Gorissen, Projectleider
	
Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 17/04/2018	
DE ALGEMEEN DIRECTEUR, Kristien Schoofs	DE VOORZITTER, Wouter Raskin
Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek in het gemeentehuis werd neergelegd van 04/05/2018 tot en met 02/07/2018	
DE ALGEMEEN DIRECTEUR, Kristien Schoofs	DE BURGEMEESTER, Frieda Brepoels
Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 04/09/2018	
DE ALGEMEEN DIRECTEUR, Kristien Schoofs	DE VOORZITTER, Wouter Raskin

COLOFON

Opdracht:

RUP Tabaart

Opdrachtgever:

Stad Bilzen
Schureveld 19
3740 Bilzen

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Corda Campus gebouw 6
Kempische steenweg 293 bus 32
3500 Hasselt

T : +32(0)11 89 77 00
F : +32(0)11 89 70 01
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB

Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer:

4217943043_toelichtingsnota

Datum:

status / revisie:

Augustus 2017	Startnota
Oktober 2017	Startnota rev01
Januari 2018	Scopingsnota
Januari 2018	Scopingnota rev 01
Maart 2018	Toelichtingsnota VV
April 2018	Toelichtingsnota rev01
Augustus 2018	Toelichtingsnota DV

Vrijgave:

Marijke Gorissen – Projectleider

Projectmedewerkers:

Dirk Bosmans, senior adviseur - erkend ruimtelijk planner
Pieter-Jan Gommé, adviseur - erkend ruimtelijk planner
Marijke Verhasselt, adviseur milieu
Liesbet Van den Schoor, adviseur milieu – MER deskundige biodiversiteit

© Antea Belgium nv 2018

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

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING - ALGEMEEN KADER	3
1.2	RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP)	3
2	SITUERING EN AFBAKENING PLANGEBIED	5
2.1	SITUERING OP MACRONIVEAU	5
2.2	SITUERING OP MESONIVEAU	5
2.3	AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED	6
3	MOGELIJKE ALTERNATIEVEN	7
4	BELEIDSKADER EN RELEVANTE STUDIES	8
4.1	STRUCTUURPLANNING	8
4.2	AFWEGINGSKADER GROOTSCHALIGE DETAILHANDEL (OMZENDBRIEF RO 2011/01)	16
4.3	WOONBEHOEFTESTUDIE	19
4.4	MOBILITEIT	20
4.5	LANDSCHAP, ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	25
4.6	OPEN RUIMTEBELEID	25
4.7	DECREET INTEGRAAL WATERBELEID	29
5	JURIDISCH KADER	32
5.1	SAMENVATTEND OVERZICHT	32
5.2	GEWESTPLAN	33
5.3	RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN	34
5.4	VERKAVELINGSVERGUNNINGEN	39
5.5	ATLAS DER TRAGE WEGEN	40
5.6	DECREET INTEGRAAL HANDELSVESTIGINGSBELEID (15/07/2016)	40
5.7	SCREENING PLANMER-Plicht	41
5.8	RUIMTELIJKE VEILIGHEIDSRAPPORTAGE	41
6	PLANDOELSTELLINGEN	42
7	VISIE EN PLANCONCEPT	44
7.1	RUIMTELIJK VOORKOMEN EN FUNCTIONEREN	44
7.2	KWALITEITEN, KNELPUNTEN EN POTENTIES	55
7.3	VISIE	56
7.4	CONCEPTEN ONTWIKKELING VOLLEDIGE WOONUITBREIDINGSGEBIED	57
7.5	MOGELIJKE INVULLING	61
7.6	AFBAKENING GRAFISCH PLAN	66
7.7	REFERENTIEBEELDEN	68
8	MOGELIJKE DOORVERTALING GRAFISCH PLAN	73
8.1	PLANOPTIES EN BESTEMMINGEN	73
8.2	MOTIVATIE VAN DE PLANOPTIES	73
8.3	LIMITATIEVE OPGAVE VAN OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	74
8.4	RUIMTEBALANS	75
8.5	REGISTER POTENTIËLE PLANSCHADE, PLANBATEN, KAPITAALSCHADE EN GEBRUIKERSCOMPENSATIE ...	76
9	EFFECTBEOORDELING	77
9.1	WETTELIJK KADER EN TOETSING PLAN-MER-Plicht	77
9.2	DISCIPLINE BODEM	78
9.3	DISCIPLINE WATER	80

9.4 DISCIPLINE BIODIVERSITEIT	83
9.5 DISCIPLINE LANDSCHAP, ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	84
9.6 DISCIPLINE MENS	86
9.7 LEEMTEN IN DE KENNIS	89
9.8 GRENDOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN	89
9.9 CONCLUSIE VAN DE EFFECTBEOORDELING	89
10 BIJLAGEN	90
10.1 PLAN BESTAANDE EN JURIDISCHE TOESTAND	90
10.2 MOBER-STUDIE	90
10.3 BESLISSING DIENST VR	90
10.4 BESLISSING DIENST MER	90
10.5 DOORSNEDES MASTERPLAN	90

1 **Inleiding**

1.1 **Aanleiding - algemeen kader**

De stad Bilzen wenst over te gaan tot de opmaak van een masterplan voor een woonuitbreidingsgebied en het opstellen van het RUP "Tabaart". Het gaat om een uitbreiding van het stedelijk gebied op een gestructureerde manier.

Het masterplan behelst het volledige woonuitbreidingsgebied Tabaart en moet bekeken worden in zijn relatie tot de directe omgeving. In het masterplan worden de krachtlijnen van de kwaliteitsvolle, ruimtelijke ontwikkeling vastgelegd zodat het als een kader kan dienen voor toekomstige ruimtelijke projectontwikkelingen. Aan de hand van een ruimtelijk onderzoek naar een gepaste invulling geeft het masterplan mogelijkheden weer voor onder andere bebouwing, ontsluiting en de inrichting van het openbaar domein.

Het RUP omhelst een beperkt onderdeel van het masterplan. De ontwikkeling van het volledige woonuitbreidingsgebied overstijgt de vraag, te meer omdat er ook een woongebied ter hoogte van Merem, aan de rand van het kleinstedelijk gebied volop in ontwikkeling is.

In het PRUP ¹voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied van Bilzen werd ter hoogte van Merem agrarisch gebied herbestemd naar woongebied i.f.v een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de directe omgeving van het station. De behoefte voor Bilzen is onvoldoende groot om zowel de site te Merem als het WUG Tabaart volledig in één keer te ontwikkelen. Toch wenst de stad omwille van de gunstige ligging van beide sites, op beide plaatsen mogelijkheden te bieden. Om een overaanbod tegen te gaan dient het gefaseerd ontwikkelingsplan van beide sites op elkaar afgestemd te worden. Op deze (gefaseerde) manier wordt er ook voldaan aan de stellingen in het GRS van Bilzen, deze stellen dat zowel een ontwikkeling in Merem als een ontwikkeling in Tabaart gefaseerd dient te verlopen.

1.2 **Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)**

De opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan gebeurt conform de bepalingen van De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en de bijhorende besluiten, en latere wijzigingen hiervan.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat:

1. een beschrijving en verantwoording van de doelstellingen van het plan;
2. een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied het plan van toepassing is;
3. de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting of het beheer en, in voorkomend geval, de normen, vermeld in artikel 4.2.4 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
4. een weergave van de juridische toestand;
5. een weergave van de feitelijke ruimtelijke toestand en de toestand van het leefmilieu, de natuur en andere relevante feitelijke gegevens;
6. de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is en, in voorkomend geval, een omschrijving van andere relevante beleidsplannen;
7. in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
8. de kwaliteitsbeoordeling en, in voorkomend geval, de verklaring, vermeld in artikel 4.2.11, § 7, eerste lid, 2°, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake

¹ 'In de goedkeuringsbeslissing van het PRUP 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Bilzen' dd. 26/09/2012 werd voor deelplan 2 'Geïntegreerd stedelijk project Nieuwe Stationswijk' de tweede fase (zone voor bouwvrij agrarisch gebied met nabestemming stedelijk woongebied) uitgesloten van goedkeuring naar aanleiding van de mogelijkheid tot het ontwikkelen van het WUG Tabaart op dat moment.'

milieubeleid, en, in voorkomend geval, een overzicht van de conclusies van de volgende effectbeoordelingen waarbij aangegeven wordt hoe die geïntegreerd zijn in het plan:

- a) het planmilieueffectrapport;
- b) de passende beoordeling;
- c) het ruimtelijk veiligheidsrapport;
- d) andere verplicht voorgeschreven of gemaakte effectenrapporten;

In voorkomend geval de monitoringsmaatregelen in het kader van de uitgevoerde effectbeoordelingen;

- 9. in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding als vermeld in artikel 2.6.1 van deze codex, een planbatenheffing als vermeld in artikel 2.6.4 van deze codex, of een compensatie als vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
- 10. in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt toegevoegd die aanleiding kan geven tot gebruikerscompensatie als vermeld in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen;

2 *Situering en afbakening plangebied*

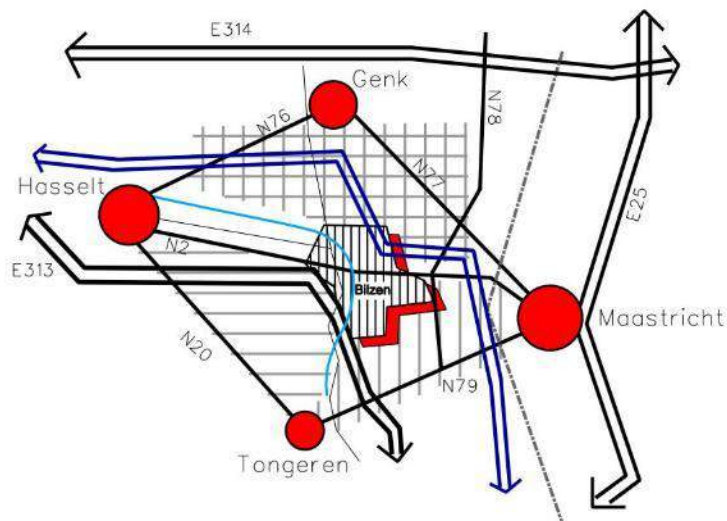
2.1 *Situering op macroniveau*

Bilzen is gelegen in het Zuid-oosten van de provincie Limburg en grenst aan de stedelijke agglomeratie van Genk-Hasselt. De gemeente maakt grotendeels onderdeel uit van Haspengouw en bestaat enerzijds uit aaneengesloten landbouwgebieden in het zuiden als onderdeel van Droog en Vochtig Haspengouw, anderzijds uit het overgangsgebied Kempen-Hapengouw (Demerland) ten noorden van de Demervallei.

Het aaneengesloten landbouwgebied in het zuiden maakt onderdeel uit van een ruimer landbouwgebied van Droog Haspengouw en strekt zich verder uit over de gemeenten Hoeselt, Tongeren en Riemst.

Het gemeentelijk grondgebied wordt volgens noord-zuid-richting doorlopen door de waterscheidingslijn tussen het Scheldebekken (westen) en het Maasbekken (oosten).

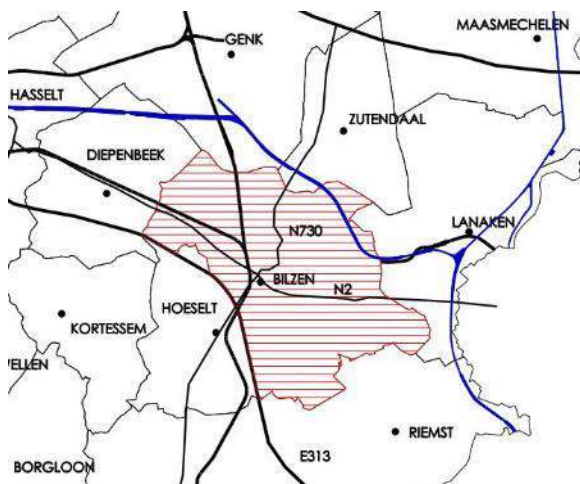
Hierbij behoren de Demer, de Hagebeek, de Winterbeek, de Oude beek, de Marebeek, de Pepelbeek, de Munsterbeek, het Echelwater, de Zutendaalbeek, de Bezoensbeek, de Oefaartloop, de Meerheimbeek, de Nieuwzouw, de Wilderbeek, de Broekbeek, de Meersbeek, de Krombeek en de Molenbeek tot het Scheldebekken en de Wijerkenbeek en het Hezerwater tot het Maasbekken.



Figuur 2-1 Analyse van de macrostructuur, bron: GRS Bilzen

2.2 *Situering op mesoniveau*

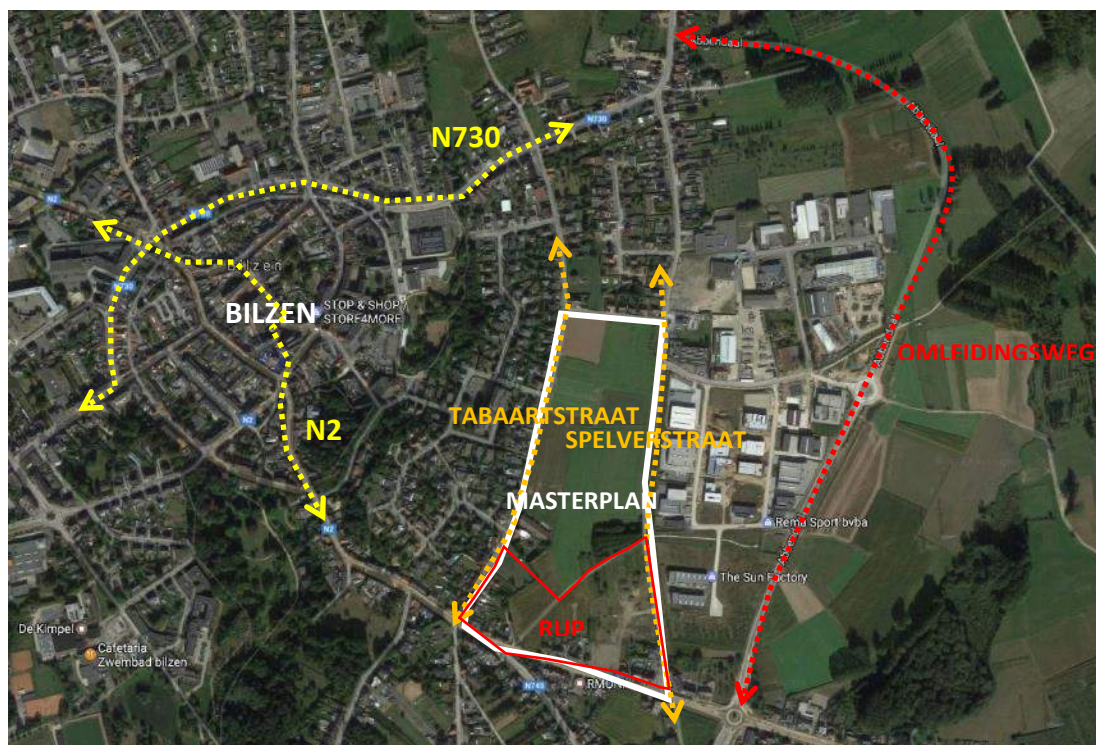
De gemeente wordt begrensd in het noorden door de gemeenten Diepenbeek, Genk en Zutendaal, en in het zuiden door de gemeenten Hoeselt, Riemst en Lanaken. De autosnelweg E313 (Antwerpen-Luik), de N2 (Hasselt-Maastricht), de N730, de spoorlijn Hasselt-Luik en het Albertkanaal in het noordoosten van de gemeente Bilzen vormen de belangrijkste verkeersinfrastructuren.



Figuur 2-2 Analyse van de mesostructuur, bron: GRS Bilzen

2.3 Afbakening van het plangebied

Het plangebied is gelegen ten oosten van, en in aansluiting met, het centrum van Bilzen. De N730 is een belangrijke as ten noorden van het plangebied. Via deze weg vloeit vandaag het verkeer, door Bilzen centrum, naar de E313 of via de andere zijde naar de E314 op 15 km ten noorden (langs bedrijventerrein Genk-Zuid). De Spelverstraat vormt een belangrijke ontsluiting voor het bedrijventerrein. De aanleg van een nieuwe omleidingsweg rondom Spelver I en II is gerealiseerd. Deze omleidingsweg zal het vrachtverkeer uit het centrum van Bilzen houden en het rechtstreeks laten aantakken op de E313. De Spelverstraat zal hierdoor worden ontlast en wordt op termijn ook geknipt. Een korte check up van het plangebied leert ons dat het studiegebied gelegen is tussen woongebied in het westen en de bedrijventerreinen 'Spelver I en II' in het oosten. De voorgestelde grenzen van de perimeter van het RUP worden bepaald door de grens met de Maastrichterstraat, de Tabaartstraat, de Spelverstraat en de kadastrale grenzen van de verbindingen voor langzaam verkeer in het noorden van het plangebied. Het hierna genoemde plangebied betreft het plangebied van voorliggend RUP.



Figuur 2-3 Situering van het plangebied

3 **Mogelijke alternatieven**

Locatie woonuitbreidingsgebied Tabaart

Het voorliggende gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan betreft een uitvoering van de bindende bepalingen gesteld in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Omwille van deze bindende bepalingen wenst de stad Bilzen over te gaan tot de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied. Op deze manier wordt het woonaanbod uitgebreid zonder een overaanbod te creëren. Daarnaast wordt er ruimte voorbehouden voor een nieuw wijkcentrum met handel dat in de eerste plaats complementair maar ondergeschikt is aan het handelscentrum in de kern van de stad.

Het voorgenomen plan maakt een specifiek beoogde ontwikkeling van een welbepaald gebied mogelijk, in uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk beleid. Onderzoek naar alternatieve locaties is niet van toepassing.

Volgende pro's en contra worden in overweging genomen:

Tabel 3-1 Mogelijke alternatieven: pro en contra

PRO	CONTRA
Uitbreiding woonaanbod Ontwikkeling op korte termijn mogelijk Visie masterplan als leidraad voor toekomst Goede bereikbaarheid	

4 *Beleidskader en relevante studies*

4.1 *Structuurplanning*

4.1.1 *Bilzen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)*

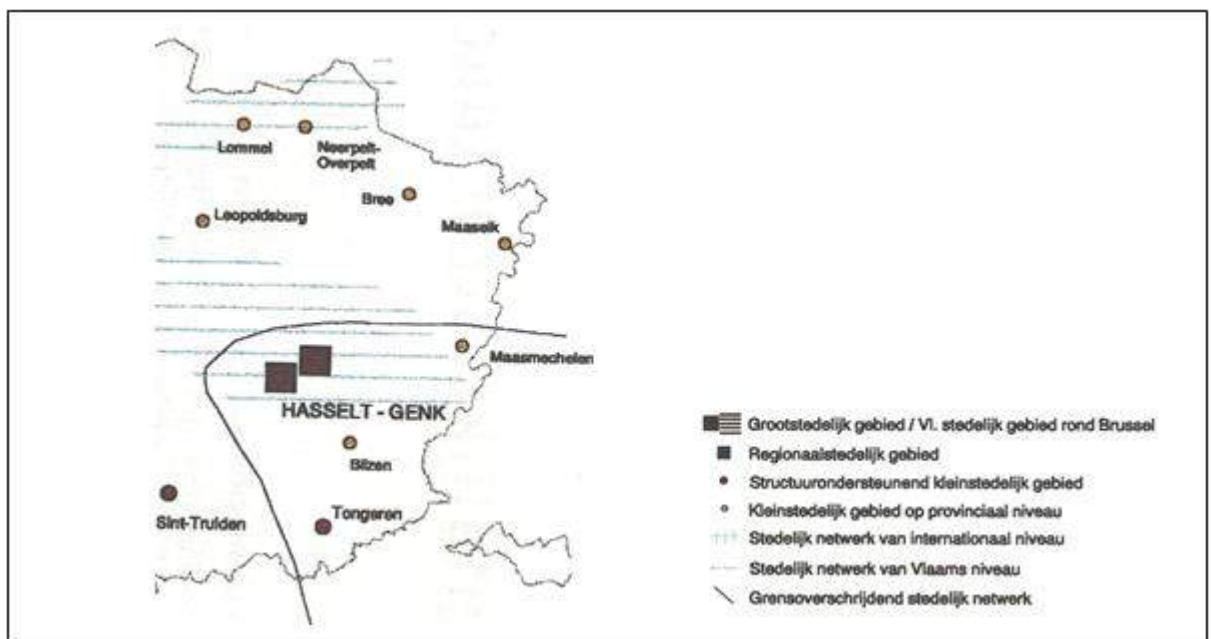
Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de basis voor het ruimtelijke beleid van het Vlaamse gewest. Hierin legt de Vlaamse overheid vast in welke richting ze de ruimtelijke structuur van Vlaanderen wil zien evolueren en welke engagementen ze daarvoor concreet aangaat.

In 1997 heeft de Vlaamse regering het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief goedgekeurd als kader voor het ruimtelijke 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 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het beleidsplan ruimte.

Kleinstedelijk gebied Bilzen

In het RSV wordt de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen uitgewerkt op basis van ruimtelijke principes voor vier structuurbepalende componenten:

- De stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken
 - Het buitengebied
 - De gebieden voor economische activiteiten
 - Lijninfrastructuur
- Delen van de stad Bilzen worden geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau
 - Delen van de stad Bilzen worden geselecteerd als buitengebied
 - Bilzen als economisch knooppunt: Bilzen wordt geselecteerd als economisch knooppunt binnen het economisch netwerk van het Albertkanaal.



Figuur 4-1 Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken, bron: RSV

4.1.2 **Afbakening van de gewenste natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS)**

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. Voor elke regio heeft de Vlaamse Regering dat visievormingsproces afgerond met een beslissing over een actieprogramma voor de op te maken RUP's. Voor de landbouwgebieden waar de bestemming van het gewestplan zeker behouden kan blijven, besliste de regering om de bestaande agrarische bestemmingen te herbevestigen.

Het plangebied is niet gelegen in HAG.

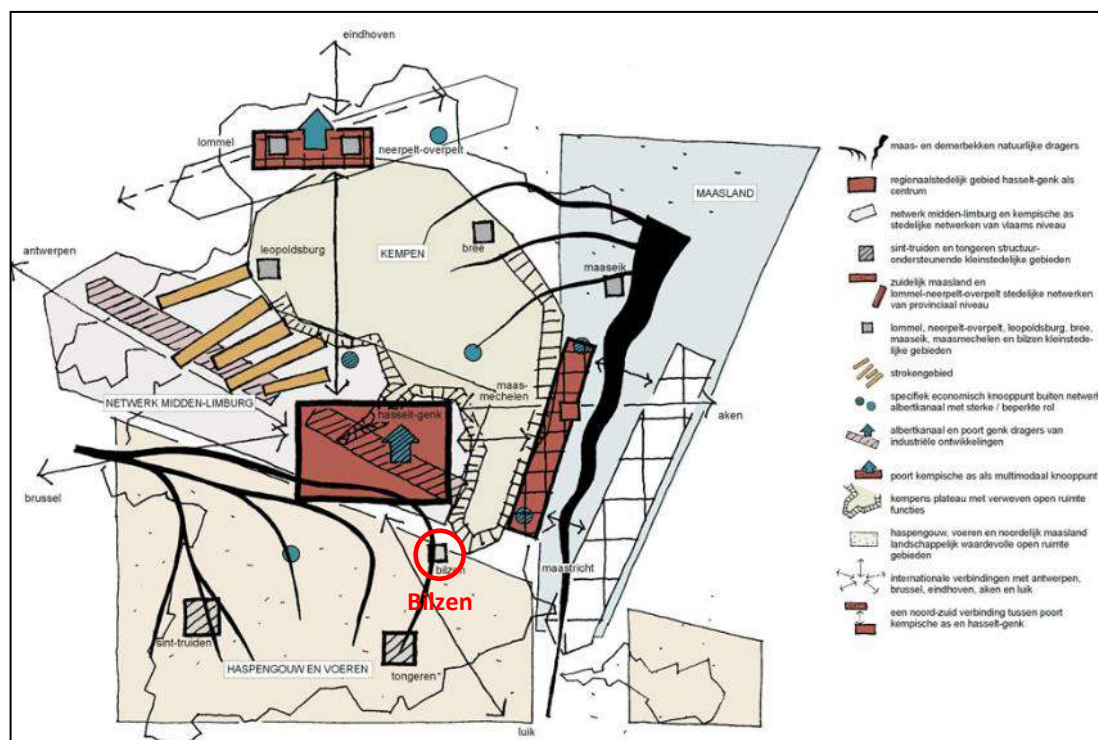
4.1.3 **Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL)**

De Vlaamse Regering heeft in februari 2003 de definitieve goedkeuring verleend aan het Provinciaal Structuurplan Limburg. In 2012 werd dit structuurplan geactualiseerd. De Actualisatie van het RSPL werd goedgekeurd door Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening op 23 juli 2012.

De gewenste ruimtelijke structuur wordt uitgewerkt aan de hand van de hoofdruimten (met deelruimten) enerzijds en de deelstructuren anderzijds.

De stad Bilzen behoort in hoofdzaak tot de hoofdruimte Haspengouw en Voeren en voor een beperkt deel (uitlopers van het Kempisch plateau) tot de hoofdruimte Kempen.

Binnen de hoofdruimte Haspengouw en Voeren behoort Bilzen tot de deelruimte "Herk en Gete".



Figuur 4-2 Gewenste ruimtelijke structuur provincie Limburg, bron: RSPL

Deelstructuren

Natuurlijke structuur

De stad Bilzen behoort tot het Haspengouws Demerbekken.

Nederzettingsstructuur

- De provincie selecteert Bilzen als een autonoom kleinstedelijk gebied.

Bij de autonome kleinstedelijke gebieden is de traditionele relatie tussen de kern en het hinterland nog duidelijk herkenbaar. Daarin komen geen andere stedelijke gebieden of netwerken voor. De autonome kleinstedelijke gebieden zijn omringd door grote aaneengesloten agrarische gebieden met een soms scherp contrast tussen stad en landschap. Het zijn meestal historische steden (Loonse steden) die het centrum en de sociaal-ruimtelijke en economische drager van hun omgeving zijn. De ruimtelijke structuur wordt behouden en versterkt. Het ruimtelijk beleid van de hoofdkern en de andere gemeenten moet op elkaar worden afgestemd.

Ontwikkelingsperspectieven voor kleinstedelijke gebieden

Bilzen moet zijn ruimtelijke herkenbaarheid en zijn autonome stedelijke positie ten opzichte van het ommeland behouden en versterken. Het stedelijk functioneren kan worden versterkt door te streven naar een hogere concentratie aan stedelijke functies en wooneenheden in de randzone rond de verdichte historische kern. Bijkomende ruimte voor industriële activiteiten wordt gezocht in de vorm van verdichting van industriezones.

De niet-kernondersteunende groeitrends kunnen worden ingeperkt door aanwezige infrastructurele en natuurlijke grenzen als groeigrenzen voor het stedelijk gebied te laten fungeren zoals bijvoorbeeld de omleidingweg, de spoorweg, het reliëf van de Demervallei, de heuvelrug en de landschappelijk en agrarisch waardevolle open ruimten. Aangezien de natuur nauwelijks juridische bescherming geniet, is het vooral in het noorden wenselijk de open ruimten te versterken en te bundelen in open ruimte verbindingen die het stedelijk gebied zullen afbakenen.

- Bilzen: gemeente met stedelijk gebied

Hoofddorpen: Munsterbilzen, Beverst, Eigenbilzen- Mopertingen

Woonkernen: Schoonbeek, Eik, Grote Spouwen, Waltwilder, Rijkhoven, Martenslinde, Rosmeer, Hees, Kleine Spouwen, Hoelbeek, Merem

→ Het plangebied is gelegen binnen kleinstedelijk gebied.

Lijninfrastructuur

In het provinciaal structuurplan wordt de N2 (segment ten westen van de N 700) als secundaire weg type III geselecteerd.

Bilzen wordt in het openbaar vervoersnetwerk als knooppunt van provinciaal niveau aangeduid. Dit niveau voorziet in een aantal assen die de kleinstedelijke gebieden aantakken op het bovenprovinciaal net.

Gewenste economische structuur

Kleinstedelijk gebied

De kleinstedelijke gebieden maken als economische knooppunten een belangrijk deel uit van de gewenste ruimtelijk-economische structuur door het concentreren van economische activiteiten. Kleinhandelsconcentraties kunnen er een bijkomend aanbod creëren. Per kleinstedelijk gebied gebeurt tijdens het afbakeningsproces een kwalitatief onderzoek naar de economische mogelijkheden.

4.1.4 Het plangebied in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Bilzen

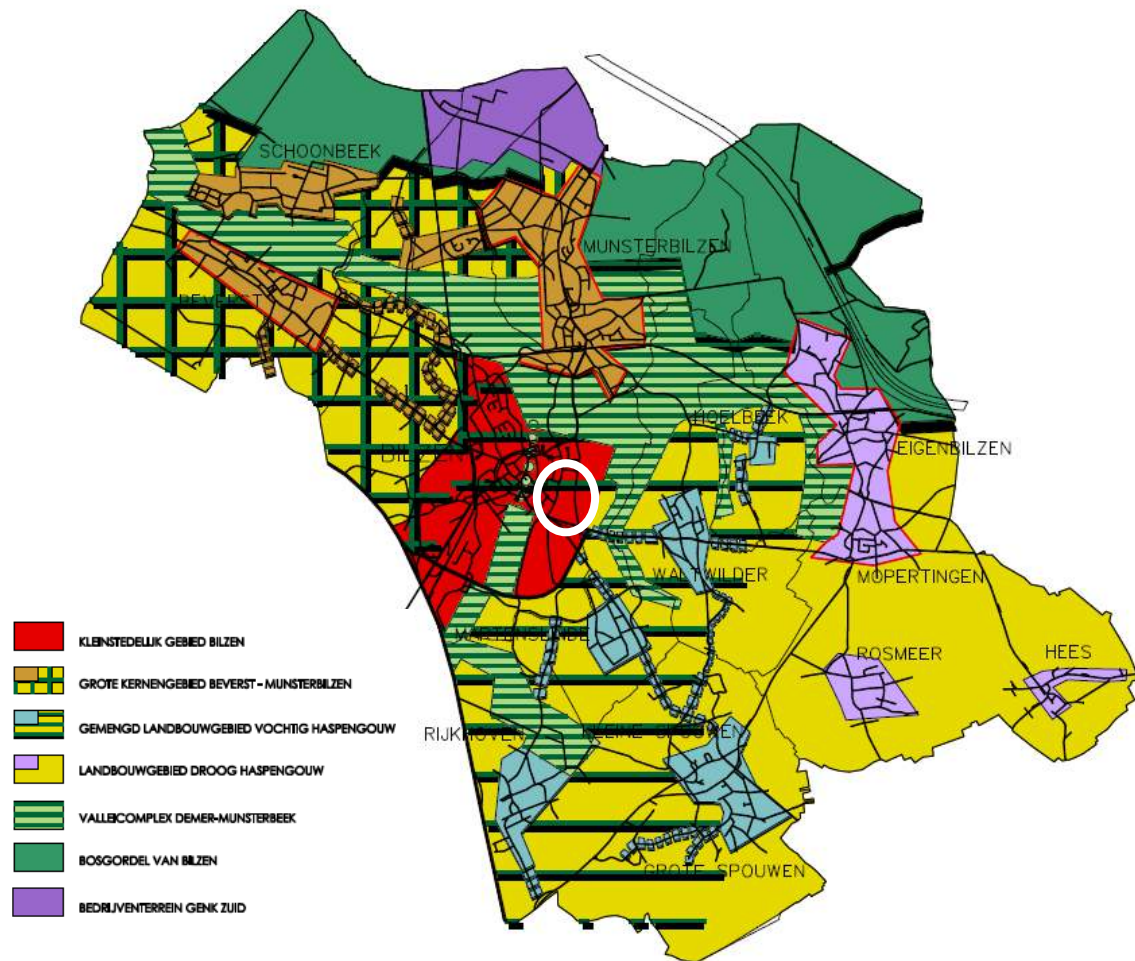
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Bilzen werd op 21/06/2006 definitief goedgekeurd door de bestendige deputatie van de provincie Limburg. Hieronder worden enkel de elementen uit het GRS die van belang zijn voor voorliggend RUP besproken. Onderstaande teksten zijn letterlijk overgenomen uit het bestaande GRS. Wanneer bepaalde delen niet meer van toepassing zijn of gedateerd zijn wordt dit duidelijk in de voetnoot weergegeven. Binnen het GRS wordt de gewenste ontwikkeling van Bilzen opgebouwd aan de hand van deelruimten en deelstructuren.



ALGEMENE VISIE

DEELRUIMTEN

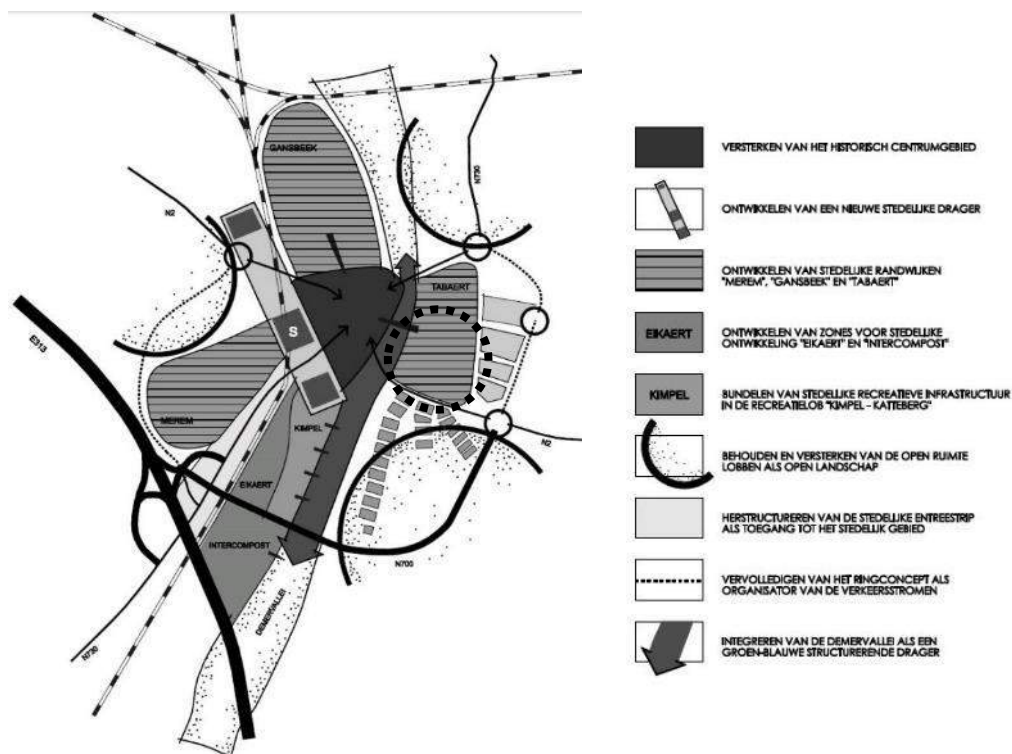
Het plangebied is gelegen binnen de deelruimte 'Kleinstedelijk gebied Bilzen'.



Figuur 4-4 Deelruimten, bron GRS Bilzen

DEELRUIMTEN EN HUN GEWENSTE ONTWIKKELING

Het kleinstedelijk gebied Bilzen



Figuur 4-5 Gewenste ruimtelijke structuur deelruimte 1: Kleinstedelijk gebied Bilzen, bron GRS Bilzen

Algemeen kan gesteld worden dat het kleinstedelijk gebied Bilzen als belangrijkste pool met regionale uitstraling moet versterkt worden. Een doorgedreven stedelijk beleid op alle fronten, gestoeld op duurzaamheid, leefbaarheid en kwaliteit, moet deze visie waar maken.

Volgende gewenste ontwikkelingsperspectief is gewenst:

Ontwikkelen van de stedelijke randwijk "De Tabaert"

De ontwikkeling van "De Tabaert" als een volwaardige woonuitbreiding van het stedelijk gebied gebeurt vanuit de visie om een sterkere binding te verzekeren tussen dit verheven stadsdeel en het lager gelegen historisch gegroeide centrumgebied. Het reliëf en de Demer vormen hier echter een fysische barrière. Deze nieuwe woonlocatie dient zich op basis van een duidelijk leesbare structuur omheen een nieuw wijkcentrum te ontwikkelen, dat complementair maar ondergeschikt is aan het handelscentrum in de benedenstad.

DEELSTRUCTUURONTWIKKELING



Figuur 4-6 Gewenste ruimtelijke structuur kleinstedelijk gebied Bilzen, bron GRS Bilzen

Visie op de gewenste lokale nederzettingsstructuur van het kleinstedelijke gebied Bilzen

Het kleinstedelijk gebied wordt verder uitgebouwd en versterkt door het voeren van een uitgesproken stedelijk beleid. (Inter)gemeentelijke voorzieningen op vlak van recreatie, economie, cultuur, diensten, ... worden prioritair in het stedelijk gebied gelokaliseerd. Een gemiddelde stedelijke dichtheid van 25won/ha moet dit stedelijk (woon)karakter kracht bijzetten.

Het kleinstedelijk gebied kan vertaald worden in de volgende ruimtelijke structuren:

- Het historisch stadscentrum
- De randstedelijke lobben
 - De noordelijke lob 'Gansbeek'
 - De oostelijke lob 'Tabaert - Spelver'
 - De zuidwestelijke lob 'Merem - Kimpel – Eikaert'
- De nieuwe stedelijke drager
- De stedelijke natuurcorridor
- De open ruimte lobben
- De nieuwe wegenstructuur

De oostelijke lob "Tabaert-Spelver"

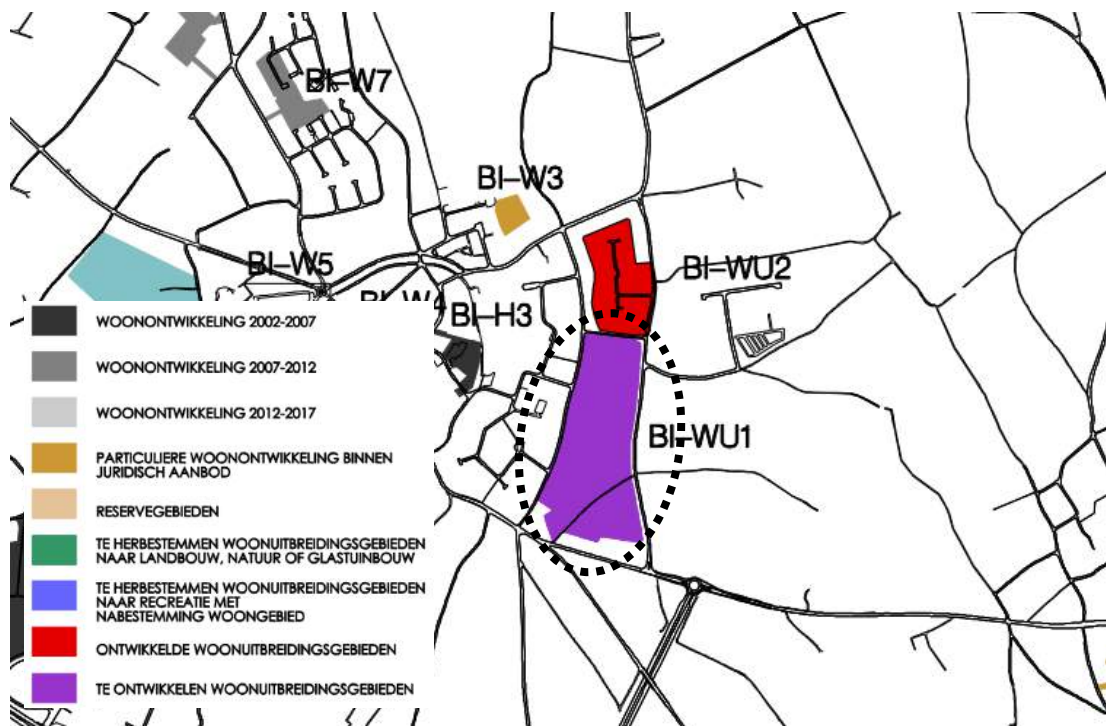
Bij de uitbouw van de oostelijke lob 'Tabaert - Spelver' wordt enerzijds naar een volwaardige uitbouw van dit stadsdeel gestreefd, gekoppeld aan de uitbouw van een lokaal buurtcentrum voor dagdagelijkse voorzieningen. Anderzijds wordt de Spelver als lokaal bedrijventerrein verder uitgebouwd. Ter hoogte van de Tweevoetjesweg/ Begijnhofstraat wordt een verbeterde ruimtelijke en functionele verankering van de Tabaert met het stadscentrum bewerkstelligd. Een vlotte en duidelijk leesbare verbinding tussen de Tabaert en het bestaande stadscentrum dient verzekerd. De Spelver wordt geherstructureerd en in functie van een lokaal bedrijventerrein ontwikkeld naar het zuiden toe tussen de Spelverstraat, het nieuwe ontsluitingstracé, de Maastrichterstraat en de

Kapittelstraat. Aan de noordzijde wordt de Spelver gebufferd naar de open ruimte verbinding terwijl in het zuiden de buffering gebeurt naar de bewoning langs de Maastrichterstraat. De tussenliggende randzone krijgt in functie van de uitstraling een meer representatieve invulling.

Woonprogrammatische planperiode 1992-2007

Ontwikkeling woonuitbreidingsgebied tussen Tabaartstraat en Spelverstraat (Bi-WU1)

Het voorlopige ontwikkelingsplan voor de Tabaart voorziet ca. 210 woningen en 118 appartementen, aansluitend aan de bestaande hoogbouwstructuren aan de Tweevoetjesweg. Deze ontwikkeling creëert een woondichtheid van ca. 28 won/ha., die gefaseerd moet gerealiseerd worden. 109 in een eerste fase, 219 in een tweede fase. Ingevolge de procedure lopende bij de Raad van State is de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied tot op heden nog niet mogelijk. Een groot woningaanbod kan ingevolge hiervan op korte termijn niet gerealiseerd worden.



Figuur 4-7 Evolutie woonontwikkelingen periode 2002-2017 gemeente Bilzen, bron GRS Bilzen

4.1.4.2 Bindend deel

Bepaling 5. Selectie van prioritair te ontwikkelen wooninbreidings- en woonuitbreidingsgebieden

De gemeente selecteert Bi-WU1 Tabaart als te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied binnen de gemeente Bilzen².

Bepaling 17. Selectie van lokale wegen

Lokale weg type I (verbindingsweg): N730 vanaf Spelverstraat richting Zutendaal.

² 'Op 06/11/2008 besliste de deputatie, in antwoord op de subsidiariteitsvraag van de stad, dat het WUG Tabaart via een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kan ontwikkeld worden rekening houdend met mogelijke juridische problemen ten gevolge van deze voorafname van het PRUP 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Bilzen' en op voorwaarde dat er een gefaseerde ontwikkeling gebeurt en een afstemming met het PRUP 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Bilzen'.

Bepaling 20. Opstellen RUP's voor de prioritair te ontwikkelen woonin- en woonuitbreidingsgebieden

De gemeente gaat over tot het opstellen van RUP's voor de prioritair te ontwikkelen wooninbreidings- en uitbreidingsgebieden.

Bepaling 24. Opstellen RUP strategische stedelijke ontwikkeling Tabaert

De gemeente gaat in het kader van de uitbouw van het stedelijk gebied over tot de opmaak van een RUP met bijhorend onteigeningsplan voor de gebiedsgerichte ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied Tabaert, op basis van een onderbouwd masterplan. De verbeterde ontsluiting van de Tabaert naar het centrum wordt hierin opgenomen.

Bepaling 36. Opstellen masterplan stedelijke ontwikkeling Spelver-Tabaert

De gemeente gaat over tot de opmaak van een masterplan voor de KMO-zone Spelver en het woonuitbreidingsgebied Tabaert om op een gestructureerde manier de verdere ontwikkeling van haar stedelijk gebied uit te bouwen.

Conclusie

Het RUP is een rechtstreekse uitvoering van de bindende bepalingen van het GRS en past binnen de visie uit het richtinggevend deel.

4.2 **Afwegingskader grootschalige detailhandel (omzendbrief RO 2011/01)**

In 2011 werd omzendbrief 2011/01 – afwegingskader grootschalige detailhandel opgemaakt. Het aangereikte afwegingskader helpt een antwoord te formuleren op de onderstaande vragen die zowel bij planinitiatieven als bij vergunningsaanvragen aan bod kunnen komen:

- Gaat het over grootschalige detailhandel en zo ja, en om welke type gaat het?
- Is de inplanting planmatig en vergunningsmatig mogelijk?
- Welke elementen kunnen een rol spelen bij een objectieve beoordeling van de aanvraag ?
- Hoe kan er een gepaste inrichting voorzien worden?

Onder grootschalige detailhandel wordt verstaan:

“een individuele distributie-eenheid groter dan 1.000 m² bruto vloeroppervlakte (BVO) waarvan de activiteit bestaat uit het verkopen van producten (inclusief diensten) aan eindgebruikers, in eigen naam en voor eigen rekening, zonder deze goederen andere behandelingen te doen ondergaan dan die welke in de handel gebruikelijk zijn. Het betreft ook concentraties van groot- en/of kleinschalige detailhandel, al dan niet onder één dak, waarbij het totaal groter is dan 1.000 m² BVO.”

Afwegingstabel

De afwegingstabel hieronder geeft op basis van de 3 direct ruimtelijke indelingen een eerste inzicht in de meest voor de hand liggende beoordeling van verschillende situaties.

Verschijningsvorm	Locatietype					
	1. Stedelijk handels-centrum en stations-omgeving in stedelijk gebied	2. Steenweg-locatie in stedelijk gebied	3. Overig stedelijk gebied	4. Dorps-kern buitengebied	5. Steenweg-locatie in buitengebied	6. Open Ruimte
Solitaire Kleinhandel						
1000-5000	+	0	+	0	-	-
5000-15000	0	0	+	-	-	-
Kleinhandelslint						
1000-5000	+	0	0	0	-	-
5000-15000	0	0	0	-	-	-
>15000	0	0	-	-	-	-
Kleinhandelsconcentratie						
1000-5000	+	0	+	0	-	-
5000-15000	+	0	+	-	-	-
>15000	0	0	0	-	-	-
Functioneel type						
Multifunctionele ontwikkeling						
1000-5000	+	0	+	0	-	-
5000-15000	+	0	+	0	-	-
>15000	+	0	0	-	-	-
Tuincentrum						
1000-5000	+	0	+	+	0	0
>5000	0	0	+	0	0	0

Figuur 4-8 Afwegingstabel, bron Omzendbrief RO 2011/01

Omdat de optimale ruimtelijke organisatie sterk afhankelijk is van de plaats wordt er in de afwegingstabel hierboven geen onderscheid gemaakt tussen kleinhandelsconcentraties en kleinhandelscomplexen. Het bestaan van een specifieke verschijningsvorm kan echter wel bepalend zijn voor het al dan niet vergunbaar zijn van een bijkomende winkel. Uiteraard speelt de plaatselijke situatie en de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening steeds een cruciale rol in de beslissing. De besproken verschijningsvormen betreffen meestal een monofunctionele ontwikkeling.

Positieve en negatieve afwegingscriteria

Wanneer zoekzones voor een nieuw aanbod zijn aangeduid of wanneer vanuit een specifieke vraag verschillende locaties ten opzichte van elkaar worden afgewogen wordt de potentie van iedere locatie meer gedetailleerd onderzocht.

Kleinhandelslocaties op een steenweglocatie in het stedelijk gebied worden in de omzendbrief '0' beoordeeld.

Een 0 betekent dat de lokale situatie hier de belangrijkste factor is op het al dan niet inpasbaar zijn van het project zodat een generieke uitspraak hier moeilijk kan gemaakt worden. Binnen dit RUP wordt er een multifunctionele ontwikkeling (supermarkt in combinatie met kleinschalige detailhandel in achterliggend gebied) beoogd die ingepast wordt in een kleinhandelslint langs een gewestweg en overig stedelijk gebied.

Kleinhandelslocaties in het overig stedelijk gebied worden in de omzendbrief '+' beoordeeld in het geval van solitaire kleinhandel en kleinhandelslinten.

Met een +-teken wordt aangegeven dat deze locatie in de meeste gevallen geschikt is. Ook de lokale situatie speelt een belangrijke rol in de inpasbaarheid van het project en kan deze beoordeling in de tabel sterk beïnvloeden.

Positieve afwegingselementen	
Planningscontext	In overeenstemming met de planningscontext RSV, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en overige ruimtelijke vooropgestelde visies (met statuut), in uitvoering van een ruimtelijk structuurplan;
Bundeling en zuinig ruimtegebruik	In of aansluitend bij een concentratie van grootschalige detailhandel, meerlagen.
Herwaardering	Het draagt bij tot gewenste/ bestaande herstructureringsprocessen: er is sprake van (her)gebruik van reeds bebouwde/ leegstaande terreinen of gebouwen; kan bijdragen tot de uitvoering van een uitdovingsbeleid (herlokalisatie) elders. Verzekert het behoud van en hergebruikt gebouwen met culturele, historische en/ of esthetische waarde;
Mobiliteit	Nabij trajecten en (tram)haltes openbaar vervoer; goed en veilig ontsloten voor voetgangers en fietsers; gemengd gebruik parkings. Mobiliteitsprofiel in overeenstemming met de locatie
Kernversterkend	Gaat verschraling van het aanbod in de binnenstad en kern tegen
Negatieve afwegingselementen	
Natuur leefmilieu en	Nabij gebieden van het Natura 2000 netwerk (VEN); aan de rand van structurele gebieden voor reservaat en natuur. Impact van licht- en reclamevervuiling, geluid, enz. .
Landschap	Binnen relictzones; landschappelijk waardevolle gebieden in GWP, APA, BPA of RUP; archeologische reservaten; in rust- en stiltegebied; aan de rand van structurele gebieden voor bos, overig groen, ontginning of waterwinning, buiten de afbakening van de stedelijke gebieden (verlinting);
Landbouw	In herbevestigd agrarisch gebied; aan de rand van structurele gebieden voor landbouw of actief areaal, buiten de afbakening van de stedelijke gebieden (verlinting);
Economie	Binnen het risicogebied van een groot Seveso-bedrijf (drempel 1 en 2) of van een locatie aangeduid als potentiële locatie voor een dergelijk bedrijf, voor zover onderzoek uitwijst dat dit inderdaad een risico vormt; op bedrijventerrein.
Mobiliteit	Zichtlocatie langs hoofdwegen en primaire wegen (uitgezonderd stedelijke gebieden); monomodale ontsluiting met wagen; verkeersgenererend effect, Ontsluiting (deels) langs lokale wegen doorheen woonomgeving. Onaangepast mobiliteitsprofiel.

Volgende afwegingselementen zijn toepasbaar op voorliggend plangebied:

- + hergebruik van leegstaande terreinen
- + mobiliteitsprofiel in overeenstemming met locatie
- + niet strijdig met kernversterking
- + in overeenstemming met plancontext (GRS Bilzen + afbakening kleinstedelijk gebied Bilzen)

De geplande kleinhandel kan in dit geval zeer goed ingepast worden in de bestaande omgeving. De locatietypes 'Steenweglocatie in stedelijk gebied' en 'Overig stedelijk gebied' lenen zich uitstekend tot de uitbouw van kleinhandel. De voornamelijk positieve afwegingselementen bevestigen deze stelling.

4.3 Woonbehoeftestudie

De woonbehoeftestudie werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 06/12/2016. In de woonbehoeftestudie wordt een woonprogrammatie voor de periode 2015 – 2022 opgenomen. Binnen onderstaande tekst wordt er een update gedaan van deze woonprogrammatie.

In het stedelijk gebied situeren de verwachte ontwikkelingen zich voornamelijk in BPA's en RUP's. Het aantal onbebouwde percelen in verkavelingen of langs uitgeruste wegen is uiteraard ook heel wat lager in het stedelijk gebied.

De algemene conclusie uit de woonbehoeftestudie is de volgende: *“De woonvraag (617) in de huidige planperiode (tot 2017) is groter dan het woonaanbod (311). In de volgende planperiode (2017-2022) is dit omgekeerd: het woonaanbod is groter dan de woonvraag. Worden beide periodes samengenomen, dan is de verwachte woonvraag (1.188 huishoudens) +/- 300 woongelegenheden hoger dan het verwachte woonaanbod (911 woongelegenheden).*

De vraag kan niet opgevangen worden in het aanbod langs uitgeruste weg. Er is bijkomend nood aan planningsinitiatieven die kunnen voorzien in bijkomend woonaanbod.

...

De geplande ontwikkelingen vullen in deze en de volgende planperiode een belangrijk deel van de woonvraag in. Toch is er over de hele planperiode een nog niet ingevulde verwachte woonvraag van 277 woongelegenheden. “

In de woonbehoeftestudie wordt een woonprogrammatie opgenomen voor de periode tot 2022. Indien we de tabellen van p. 138-151 een update geven, zien we dat we een 70 tal woningen die voorzien werden in de periode 2017-2022 kunnen doorschuiven naar een volgende planperiode, aangezien hier nog planningsinitiatieven moeten voor opgestart worden. Een realisatie van woningen binnen deze gebieden vóór 2022 is aldus niet haalbaar. Het gaat om volgende gebieden:

1. BE-WU1 : 20 woongelegenheden
2. SC-W5: 10 woongelegenheden
3. MU-W2: 10 woongelegenheden
4. MU-W4: 10 woongelegenheden
5. EI-W2: 15 woongelegenheden
6. RO-LW1: 7 woongelegenheden

TOTAAL = 72 woongelegenheden

Dit leidt tot een woonvraag (niet gedekt door het geschatte woonaanbod) van een **350-tal** woningen, die aldus nog voor 2022 extra kunnen voorzien worden.

De ontwikkeling van het RUP Tabaart dient een woonaanbod te creëren om een deel van deze woonvraag op te vangen. Ook binnen de Nieuwe Stationswijk wordt een deel van het woonaanbod opgevangen. De ontwikkeling van de Nieuwe Stationswijk werd mogelijk gemaakt via het PRUP voor de afbakening voor het kleinstedelijk gebied Bilzen. De stad Bilzen verkreeg van de provincie een delegatiebevoegdheid voor de opmaak van RUP Tabaart. Als voorwaarde werd hierin opgenomen dat de ontwikkeling van Tabaart en Nieuwe Stationswijk op elkaar afgestemd moeten zijn, en dat Tabaart gefaseerd moet ontwikkelen.

Fasering Nieuwe Stationswijk

De verkavelingsvergunning voor deze wijk is in laatste aanleg nog niet vergund. Er kan gesteld worden dat er voor 2020 geen woningen zullen gerealiseerd worden.

- Totaal aantal woningen: 270 woningen (141 grondgebonden, 129 appartementen)
- Fasering:
 - o Fase 1: 172 wooneenheden
 - o Fase 2: 98 woningen

- Het aanvatten van de tweede fase kan slechts gebeuren nadat de eerste fase voor minstens 2/3de van de oppervlakte bebouwd is
- Vanaf 2020 zullen hier +/- 20 woningen per jaar gerealiseerd worden, zijnde 40 woningen in de planperiode 2017-2022 en 100 woningen in de planperiode 2022-2027. Op dat moment is aan de 2/3de voorwaarde voldaan en kan de tweede fase van de verkavelingsvergunning pas aanvatten, zijnde 98 woningen in de planperiode 2027-2032 (tevens geteld aan 20 woningen per jaar).

Fasering Tabaart

Het betreft hier het volledige woonuitbreidingsgebied Tabaart. Door middel van het RUP wordt een eerste fase van het woonuitbreidingsgebied aangevat.

- Totaal aantal woningen WUG aan 35WE/ha (stedelijk gebied met stedelijke dichtheid-conform masterplan hoofdstuk 7): 429 woonheden
- Fasering
 - Fase 1 betreft het plangebied van het RUP: er worden tussen 130 en 185 woningen voorzien.
 - Fase 2: resterend woonuitbreidingsgebied. Hiervoor is een nieuw planningsinitiatief nodig waarbij voorafgaandelijk de woonbehoefte aangetoond moet worden.
- Gelet op de nodige verwervingen, aanleg wegenis, ... die hier nog moet gebeuren en het feit dat dit pas mogelijk is na goedkeuring van voorliggend RUP wordt verwacht dat er ten vroegste in 2020 tot realisatie over kan gegaan worden. Een realisatie van maximum 1/3^{de} (50tal woningen) in planperiode 2017 - 2022 en de resterende woningen in 2022-2027 lijkt realistisch.

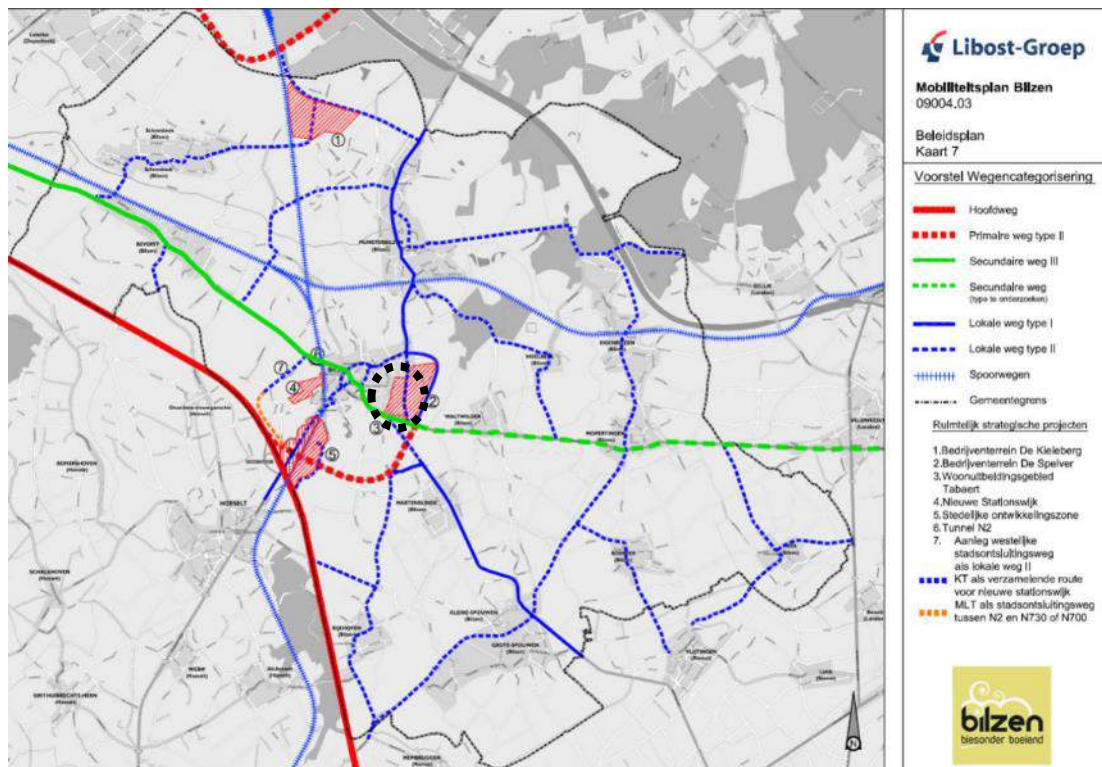
De eerste 2 fases van de ontwikkelingen Tabaart en Nieuwe Stationswijk omvatten maximaal 357 wooneenheden waarvan er in de woonbehoeftestudie reeds 105 ingerekend werden voor de periode 2015-2022. De woonprogrammatie toont aan dat er voor 2022 nog een 350tal woningen extra dienen bij te komen om aan de vraag te voldoen. De gelijktijdige ontwikkeling van beide gebieden is dus noodzakelijk om aan de vraag te voldoen. De volledige ontwikkeling van de eerste fase van Nieuwe Stationswijk en Tabaart zal naar verwachting pas afgerond zijn tegen 2027.

4.4 Mobiliteit

4.4.1 Mobiliteitsplan

De stad Bilzen beschikt sinds 26 september 2000 over een conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan. In 2008 is de stad Bilzen begonnen met de grondige herziening van het mobiliteitsplan. Op 14 december 2010 werd het aangepaste mobiliteitsplan voor de stad Bilzen goedgekeurd door de provinciale auditcommissie.

De reden voor de keuze verbreden/verdiepen (spoor 2) is de evolutie rond enkele belangrijke ruimtelijke entiteiten, met name de inplanting van de bedrijvengzones Kieleberg en Spelver, de nieuwe stationswijk, het woonuitbreidingsgebied Tabaart, de stedelijke entreestrip en de stedelijke ontwikkelingszone (langs de N700, de spoorlijn, Vrankrijk-, Zeepstraat en Eikaart). De komst van de sneltram (Spartacus) zal een belangrijk impact hebben op de mobiliteit. Voorts diende de wegencategorisering nader te worden beschouwd met daaraan gekoppeld de routing voor zwaar vervoer en de fietsroutenetwerken.

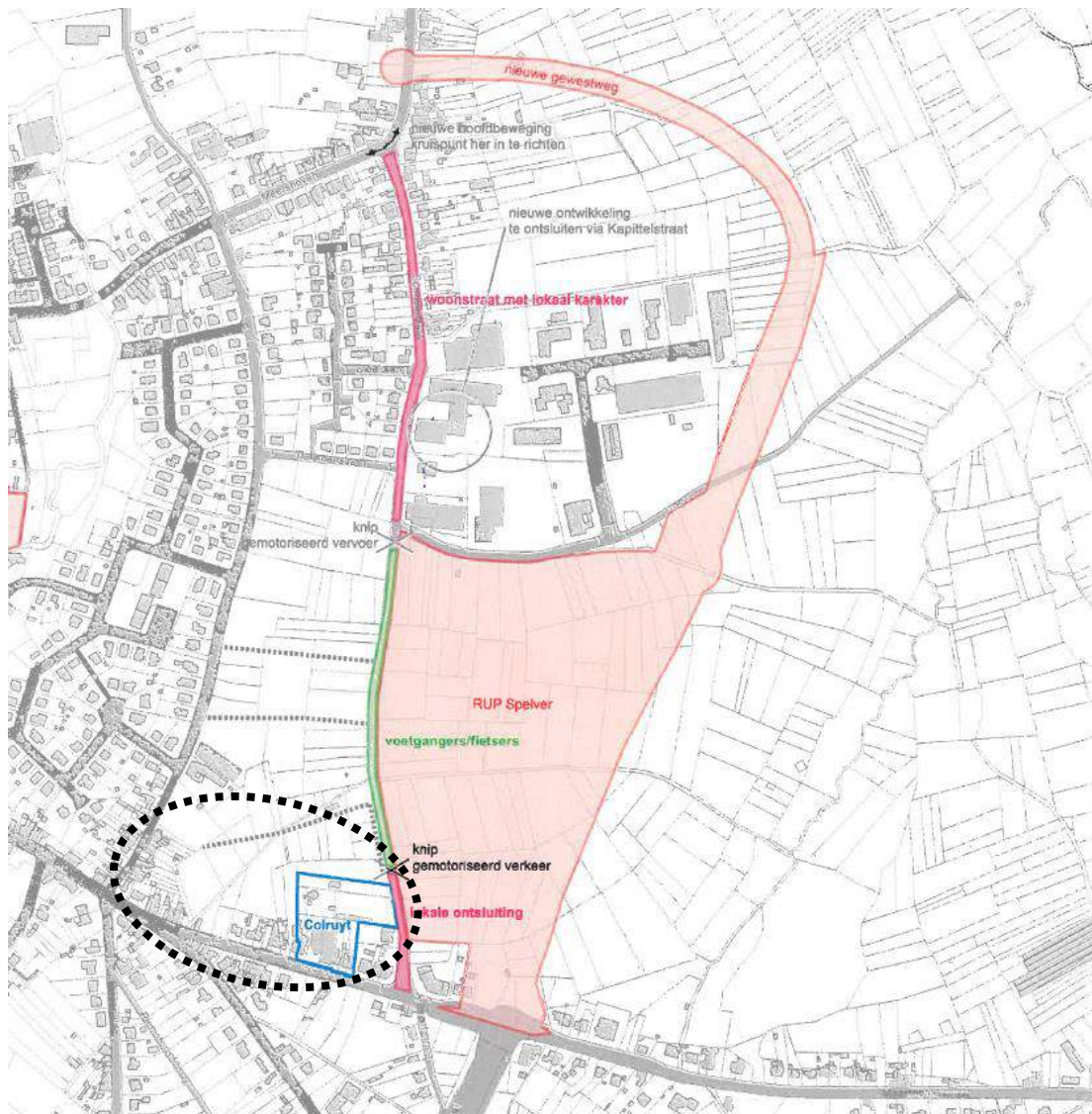


Figuur 4-9 Voorstel wegenstructuur, bron mobiliteitsplan

Door het kortsluiten van de N2 met de N730 via de aanleg van een lokale randweg ten noordoosten van de Spelver wordt het lokaal bedrijventerrein 'Spelver' rechtstreeks ontsloten op de bovenlokale nieuwe ontsluitingsstructuur (lokale randweg) en krijgt de randwijk "De Tabaart" de nagestreefde woonkwaliteit, wordt het zwaar verkeer uit de woonzone geweerd en worden de randen van het stedelijk gebied eenduidiger gedefinieerd. De (bestaande) Spelverstraat wordt als residentiële ontsluitingsstraat ingericht, ondersteund met een laanbeplanting.

Gelet op het potentieel aan arbeidsplaatsen en de ligging is het erg belangrijk dat het bedrijventerrein Spelver vlot ontsloten wordt voor langzaam verkeer. Een verbinding langs trage wegen tussen het centrum en Spelver is dan ook noodzakelijk. De route Tweevoetjesweg – Begijnhof – Markt is hiervoor het best geschikt. Om de route te completeren dient een verbinding doorheen het woonuitbreidingsgebied Tabaart te worden voorzien. In dit woonuitbreidingsgebied worden 328 wooneenheden voorzien. Het gebied zal dan ook op een goede wijze ontsloten moeten worden om op een duurzame wijze om te kunnen gaan met het gegenereerde verkeer. Via de bestaande Spelverstraat en de N2 is Tabaart quasi direct aangesloten op het hoofdwegennet. De N700 ligt in de directe nabijheid, zodat de E313 en de N730 (richting Hoeselt en Tongeren) vlot bereikt kunnen worden. Aan de noordzijde zorgt de N730 voor de verbinding met Munsterbilzen (en de Spartacushalte), Zutendaal en Genk. Inzake ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer zijn dan ook geen aanpassingen noodzakelijk. Het woonuitbreidingsgebied zorgt voor een grote vraag aan parkeerplaatsen. Die worden voorzien binnen het project a rato van 1,5 parkeerplaats per gerealiseerde wooneenheid.

De (bestaande) Spelverstraat ondergaat een downgrading van lokale weg I naar lokale weg II. Voor de aanleg van de weg is het opstellen van een verkeersleefbaarheidsonderzoek noodzakelijk. Om ervoor te zorgen dat het parkeren door werknemers en bezoekers van het bedrijventerrein niet afgewikkeld wordt op de omliggende straten (noch de woonstraten, noch de huidige Spelverstraat, noch de nieuwe weg), worden voldoende parkeerplaatsen voorzien. Gelet op het potentieel aan arbeidsplaatsen en de ligging is het erg belangrijk dat het bedrijventerrein Spelver vlot ontsloten wordt voor langzaam verkeer. Een verbinding langs trage wegen tussen het centrum en Spelver is dan ook noodzakelijk. De route Tweevoetjesweg – Begijnhof – Markt is hiervoor het best geschikt. Om de route te completeren dient een verbinding doorheen het woonuitbreidingsgebied Tabaart te worden voorzien.



Figuur 4-10 Ontwikkeling bedrijventerrein Spelver II en Spelverstraat, bron: stad Bilzen.

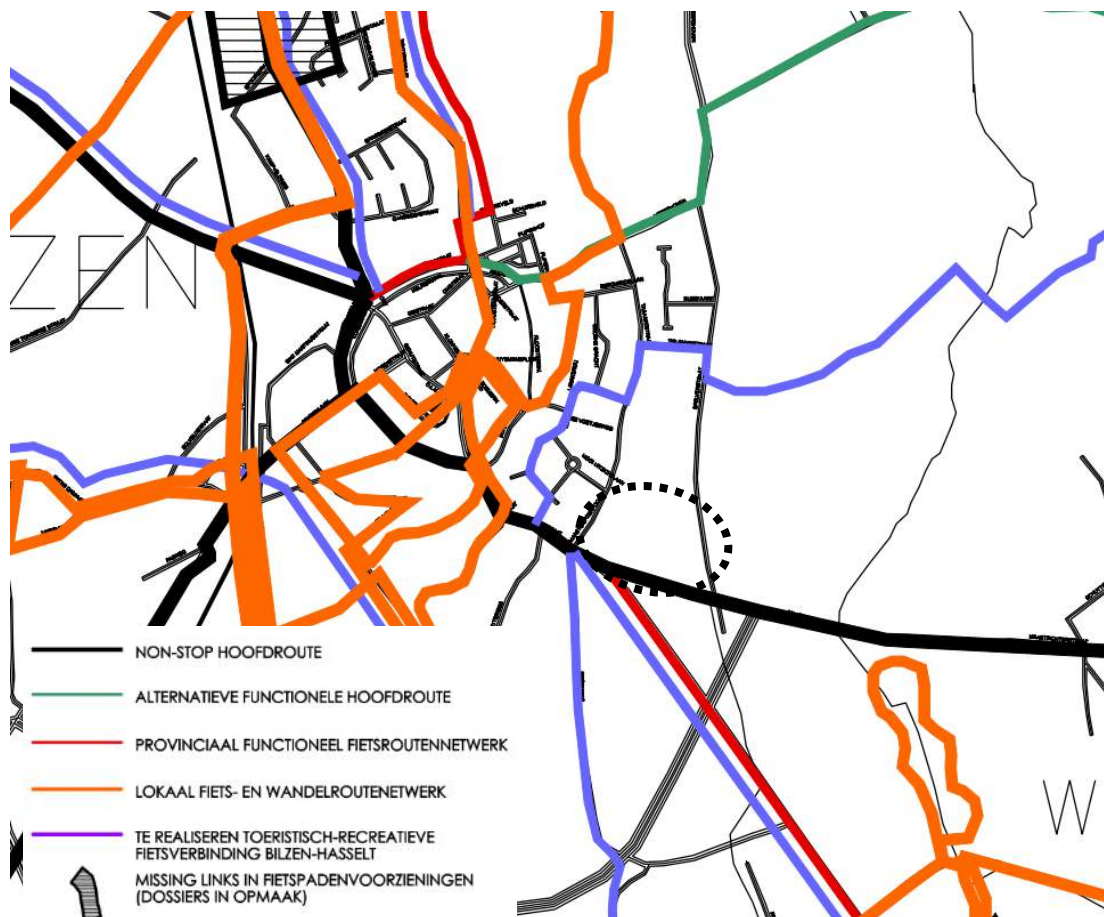
Voorts moeten fietsvoorzieningen tussen de Spelverstraat en de mogelijke Spartacushalte te Munsterbilzen worden aangelegd. Bij de herziening van de lijnvoering van het openbaar vervoer ten gevolge van de komst van de sneltram is eveneens een goede ontsluiting van de zone met het openbaar (bus)vervoer te onderzoeken ten noorden van het plangebied.

4.4.2 **Fietsroutenetwerk**

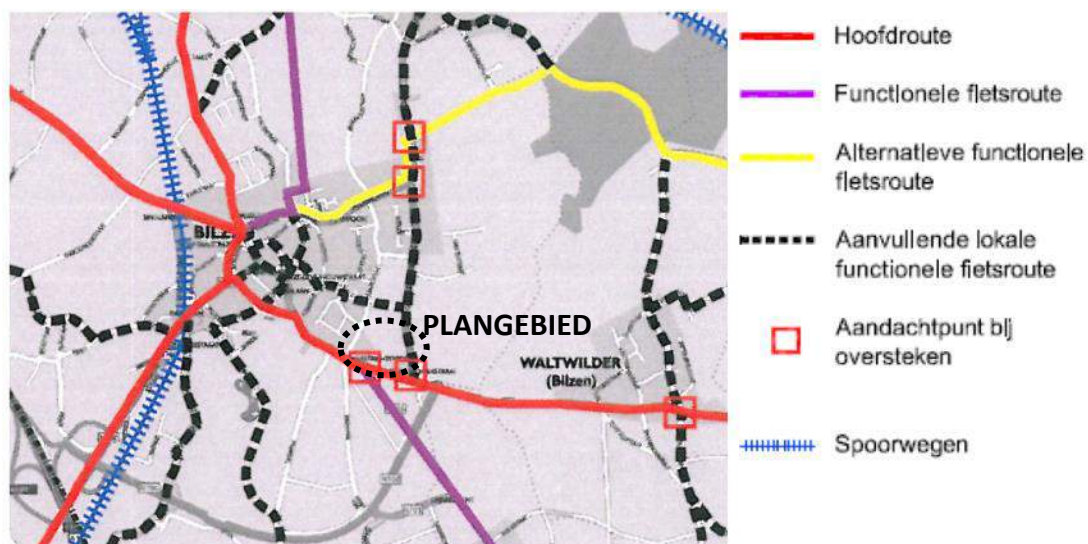
In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden verschillende doelstellingen geformuleerd met betrekking tot de lijninfrastructuur.

Doelstelling 5: Het optimaliseren van het fietspadennetwerk

De gemeente ondersteunt het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk en zal haar gemeentelijk functioneel fietsroutenetwerk hierop laten aansluiten. De gemeente ontwikkelt verder haar functioneel netwerk door het aanbod van veilige en wervende hoofdfietsroutes als dragers van een logisch netwerk verder uit te werken. Op die manier wordt het fietsverkeer gestimuleerd. Binnen dit netwerk dient de nadruk te liggen op een goede bereikbaarheid van onderwijsinstellingen en winkelvoorzieningen in de verschillende kernen. In de totale structuur vormt het stimuleren van fietsrelaties tussen de woongebieden ook een belangrijk aandachtspunt.



Figuur 4-11 Provinciaal en gemeentelijk functioneel en recreatief fietsrouten netwerk, kaart 46, bron grs Bilzen



Figuur 4-12 Bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk, bron: MOBER Tabaart-Spelver

In de Mober-studie die is opgemaakt voor de ontwikkelingen Spelver en Tabaart wordt een visie op provinciale en gemeentelijke functionele fietsroutes weergegeven.

Het plangebied is gelegen langs de N2. Deze is aangeduid als hoofdroute en verleent ontsluiting naar Bilzen centrum. De alternatieve functionele fietsroute loopt ten noorden van het plangebied verder, langs de Asdreef, via Groenendaal richting Eigenbilzen. De N730 is volledig aangeduid als aanvullende functionele fietsroute.

4.4.3 Openbaar vervoer

In Munsterbilzen (noordelijk van het plangebied) is naar de toekomst toe een sneltramhalte gepland (Spartacus lijn 1). Maar ook ter hoogte van het plangebied is er een openbaar vervoerhalte aanwezig. Aan deze halte (kruising N2 met Riemsterweg) komt buslijn 20a Hasselt-Bilzen-Maastricht/Lanaken-Rekem voorbij. Bovendien is het trein- en busstation van Bilzen (hoofdhalt met belangrijke aansluiting én belbusbediening) op ongeveer 1,5km van het plangebied gelegen.



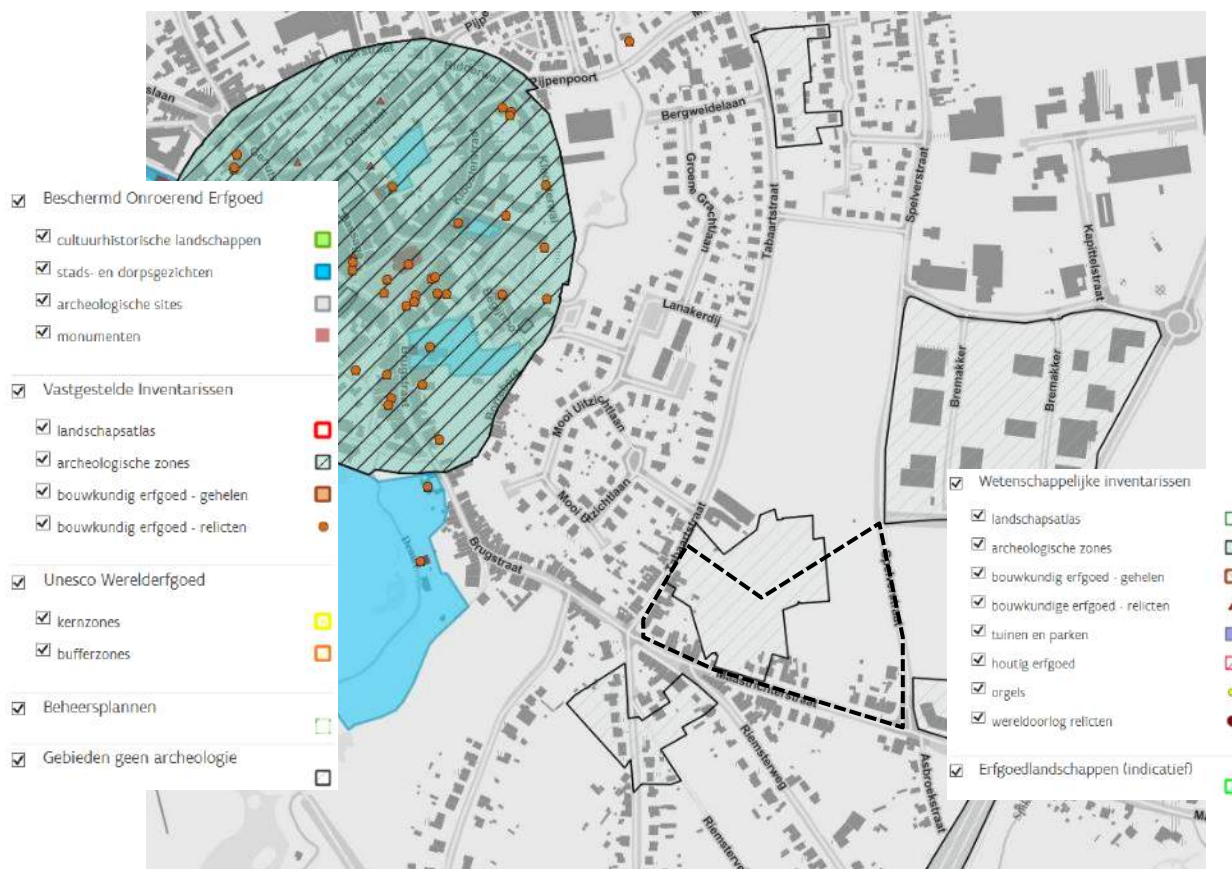
Figuur 4-13 Bushaltes en -lijnen, bron: Netplan Bilzen-Hoeselt DeLijn

4.4.4 MOBER-studie Tabaart-Spelver

Zie MOBER in bijlage.

4.5 Landschap, erfgoed en archeologie

4.5.1 Inventaris bouwkundig erfgoed



Figuur 4-13 Uittreksel uit geoloket onroerend erfgoed

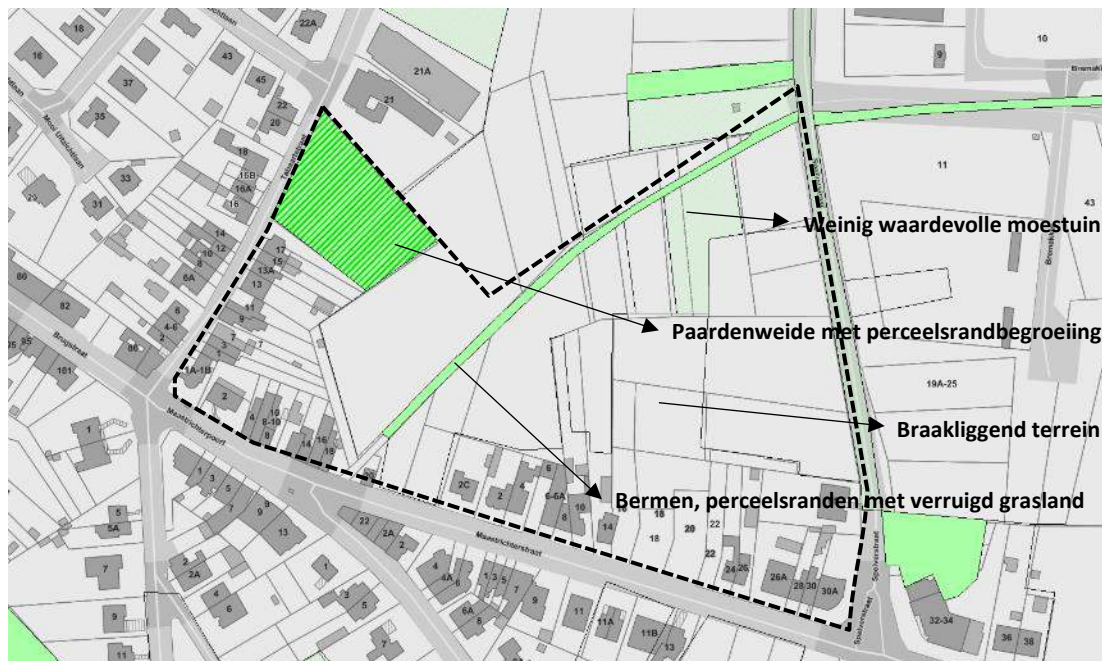
Voor monumenten, stads- of dorpsgezichten en landschappen is de juridische grondslag het Onroerenderfgoeddecreet en het bijbehorend Onroerenderfgoedbesluit. Beiden zijn op 1 januari 2015 in werking getreden. Het Onroerenderfgoeddecreet en -besluit bevatten de werkinstrumenten om te beschermen en te beheren.

Er is geen beschermd erfgoed aanwezig in het plangebied, noch elementen opgenomen op de vastgestelde inventarissen. In de buurt van het plangebied zijn wel enkele vondsten gedaan.

4.6 Open ruimtebeleid

4.6.1 Biologische waarderingskaart

De biologische waarderingskaart vormt een basisdocument voor iedereen die betrokken is bij natuurbehoud, ruimtelijke planning, milieueffectrapportage, landschapszorg, e.d. Het is de enige beschikbare gebiedsdekkende inventaris van de Vlaamse biotopen en wordt daarom algemeen aangewend als referentiekader. Ze vormt nuttige informatie betreffende de toestand en betekenis van het natuurlijk milieu.



Figuur 4-14 biologische waarderingskaart versie 2, bron www.geopunt.be

- ☐ biologisch minder waardevol
- ☐ complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- ☐ complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- ☐ complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- ☐ biologisch waardevol
- ☐ complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
- ☐ biologisch zeer waardevol

Het plangebied wordt gedeeltelijk aangeduid als biologisch waardevol (paardenweide). Er zijn tevens complexen van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen aanwezig. De paardenweide is biologisch waardevol en is een soortenrijk permanent cultuurgrasland + een houtkant met dominantie van meidoorn. Daarnaast zijn er nog bermen en verruigde graslanden aanwezig ter hoogte van de verbindingsweg tussen de Spelverstraat en de Tabaartstraat. De weinig waardevolle moestuin is op de kaart aangeduid als een soortenarm permanent cultuurgrasland en bevat een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen.

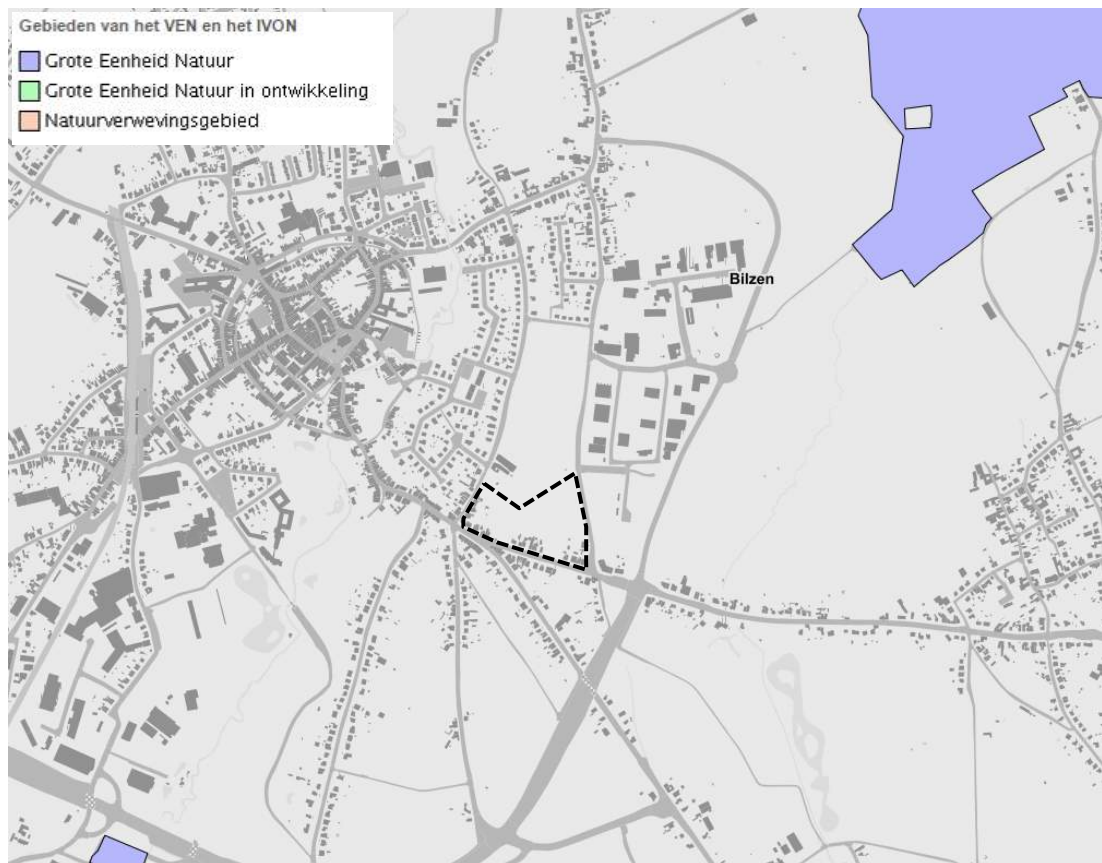
4.6.2 **VEN/IVON – NATURA 2000**

De centrale doelstelling van het Vlaams gebiedsgericht natuurbeleid is de realisatie van een voldoende omvangrijke en samenhangende 'natuurlijke structuur' van Vlaanderen. Om dit te bereiken dient eerst het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verweving- en Ondersteunend Netwerk (IVON) afgebakend te worden.

Het VEN, dat bestaat uit Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO), wordt afgebakend door Vlaanderen in overleg met de provinciale en gemeentelijke overheden.

Het IVON bestaat uit NVWG (natuurverwevingsgebieden) en NVBG (natuurverbindingsgebieden). De NVWG wordt afgebakend in het RSV. De NVBG worden echter afgebakend door de provincie, zij het in functie van de reeds door het Vlaams Gewest afgebakende GEN, GENO en NVWG en aan de hand van richtlijnen opgesteld op Vlaams niveau.

De Vlaamse regering besliste op 18 juli 2003 over de definitieve afbakening van het eerste deel van het VEN. Het VEN 1e fase of Vlaams Ecologisch Netwerk staat voor 86.500 ha platteland waar natuur en natuurbescherming de belangrijkste plaats innemen. De afbakening van de NVGB werd nog niet beëindigd.



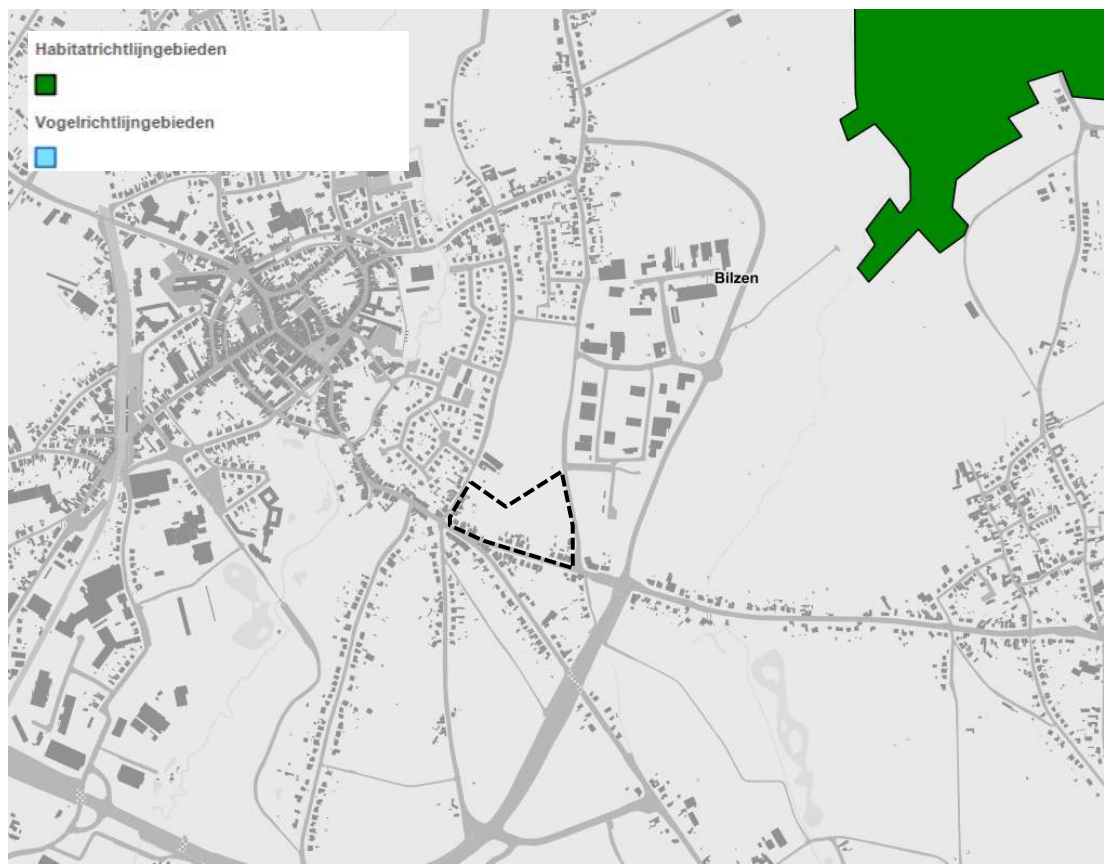
Figuur 4-15 Uittreksel uit de VEN/IVON kaart, bron www.geopunt.be

Er ligt een VEN-gebied in de ruime omgeving van het plangebied. Het gaat om het GEN-gebied “De Beekvalleien overgang Kempen-Haspengouw” op ongeveer 1 km van het plangebied.

In 1979 werd door de Europese Gemeenschap de Richtlijn 79/409/EEG inzake het behoud van de vogelstand uitgevaardigd, beter bekend als de **Vogelrichtlijn**. Het doel ervan is de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de lidstaten te bevorderen. Volgens artikel 4 van deze Richtlijn moeten er speciale beschermingsmaatregelen getroffen worden voor de leefgebieden van een aantal vogelsoorten, vermeld in de zogenaamde Bijlage I van de richtlijn. Bovendien moet men ook de rui-, overwinterings- en rustplaatsen van geregeld voorkomende trekvogelsoorten (onder andere watervogels en ganzen) beschermen. Als belangrijkste maatregel dient elke lidstaat Speciale Beschermingszones (SBZ – V) aan te wijzen op basis van opgegeven selectienormen. In deze gebieden dienen maatregelen getroffen te worden voor de bescherming van de vogelsoorten en van hun leefgebieden. Ook buiten deze beschermingszones moeten de lidstaten zich inzetten om de vervuiling en verslechtering van de leefgebieden van de soorten te voorkomen. In Vlaanderen werden in 1988 in uitvoering van deze richtlijn een aantal Speciale Beschermingszones, Vogelrichtlijngebieden of kortweg SBZ-V genoemd, aangeduid.

De continue achteruitgang van de natuurlijke habitats en de bedreiging voor het voortbestaan van bepaalde wilde soorten zijn een centrale zorg in het milieubeleid van de Europese Unie (EU). Op 21 mei 1992 werd de Europese Richtlijn 92/43/EEG, inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (zogenoemde ‘**Habitatrichtlijn**’), uitgevaardigd. Deze richtlijn heeft tot doel de biodiversiteit in de lidstaten te behouden en streeft naar de instandhouding én het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna die hiervan deel uitmaken. Bij deze richtlijn werd een Europees ecologisch netwerk tot stand gebracht dat “**Natura 2000**” is genoemd. Dit netwerk bestaat uit “speciale beschermingszones” die door alle lidstaten werden aangewezen overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn (de zogenaamde ‘Habitatrichtlijngebieden’ of SBZ – H), alsmede uit de

speciale beschermingszones die uit hoofde van de vogelrichtlijn zijn ingesteld (zogenaamde Vogelrichtlijngebieden).



Figuur 4-16 Uittreksel uit de Natura2000 kaart, bron www.geopunt.be

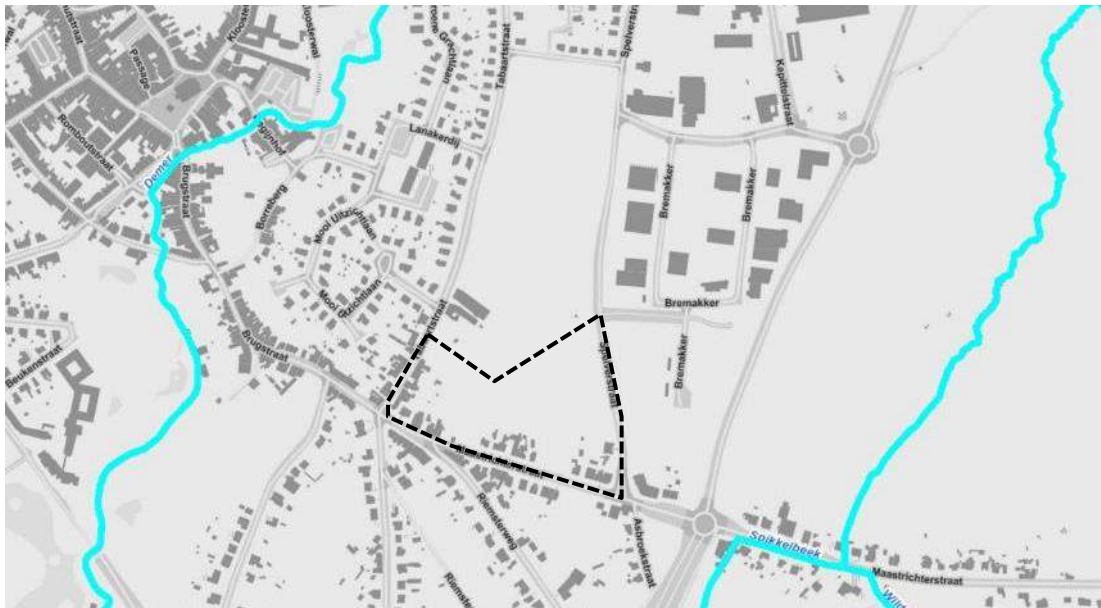
Speciale beschermingszones

Binnen een straal van 1 km rond het plangebied ligt een habitatrichtlijngebied (dichtstbijzijnde op +/- 1 km: "Overgang Kempen-Haspengouw" (BE2200042)). In de onmiddellijke omgeving is geen Vogelrichtlijngebied aanwezig.

4.7 **Decreet integraal waterbeleid**

Het decreet integraal waterbeleid heeft zowel aandacht voor waterkwaliteit als voor de kwantiteit (hoeveelheid water). Binnen de bevoegdheid ruimtelijke ordening wordt uiteraard vooral rekening gehouden met de hoeveelheid water (vermijden van overstromingen van bebouwde gebieden en vermijden van verdroging van natte natuurgebieden). Op 14 oktober 2011 keurde de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit voor de watertoets goed. Dit besluit geeft aan de overheden die vergunningen afleveren richtlijnen voor de toepassing van de watertoets.

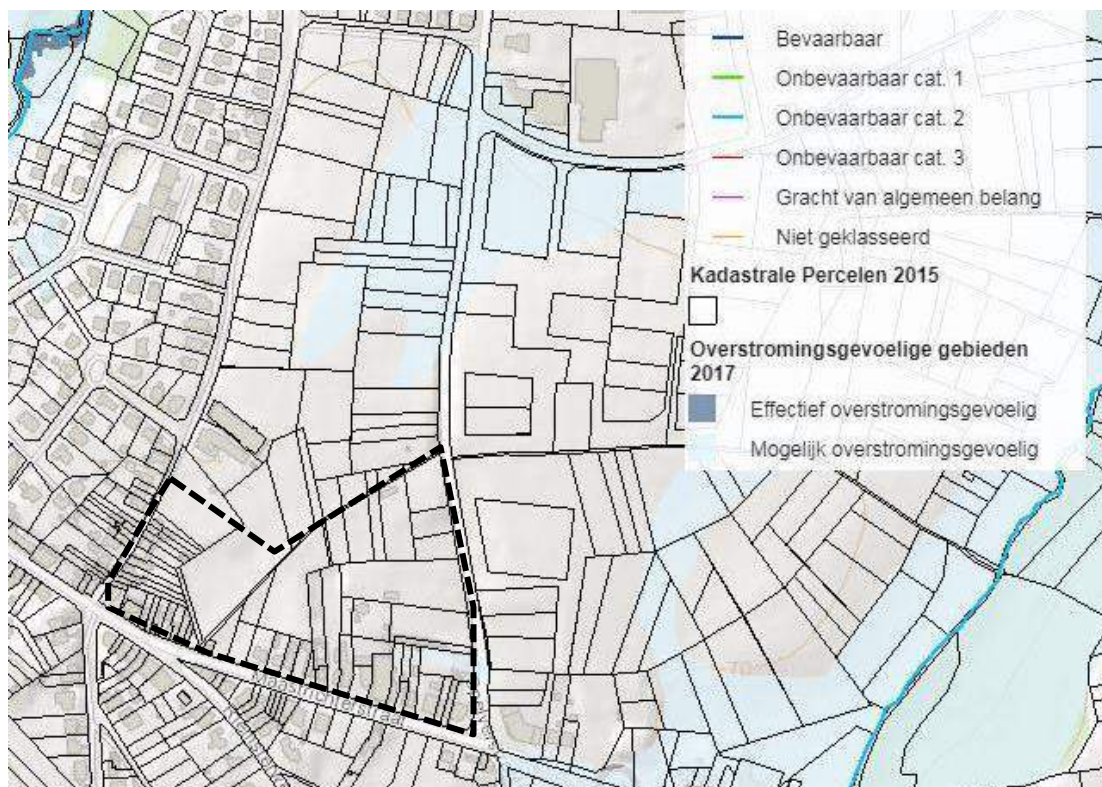
4.7.1 **Waterlopen**



Figuur 4-17 Uittreksel uit de VHA-kaart, bron www.geopunt.be

Het plangebied is gelegen in het Demerbekken binnen het stroomgebied Schelde.

4.7.2 Watertoets 2017



Het plangebied is niet overstromingsgevoelig (uitgezonderd minimale zone in het zuiden).

4.7.3 Infiltratiegevoeligheid



Figuur 4-18 Infiltratiekaart, bron www.geopunt.be

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems ten behoeve van de watertoets werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt. Bovendien staat infiltratie in

voor de aanvulling van de grondwatervoorraden en zodoende voor het tegengaan van verdroging van watervoerende lagen en van waterafhankelijke natuur.

De kaart met infiltratiegevoelige bodems en behoefte van de watertoets werd afgeleid van de bodemkaart. Ze bestaat uit twee types gebieden:

- Gebieden met de infiltratiegevoelige bodems
- Gebieden met de niet-infiltratiegevoelige bodems

De watertoetskaart met infiltratiegevoelige gebieden heeft tot doel om richtinggevend te zijn voor individuele ingrepen op lokaal niveau. Bij dergelijke ingrepen moet beslist worden of de aanleg van infiltratievoorzieningen of waterdoorlatende verhardingen al dan niet zinvol zijn, en of er mogelijk schadelijke effecten kunnen optreden naar het grondwater toe zowel kwantitatief als kwalitatief bij het al dan niet aanleggen van dergelijke voorzieningen.

Het plangebied is zowel niet-infiltratiegevoelig als infiltratiegevoelig.

Conclusie advies provincie Limburg – dienst Water en Domeinen
--

Uit het onderzoek is gebleken dat als gevolg van het RUP geen betekenisvol schadelijk effect op het milieu te verwachten is als gevolg van de verandering van de toestand van watersystemen (of bestanddelen ervan) door het realiseren van dit ruimtelijk uitvoeringsplan voor zover de voorwaarden uit het advies worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

De voorwaarden uit het advies werden doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften.
--

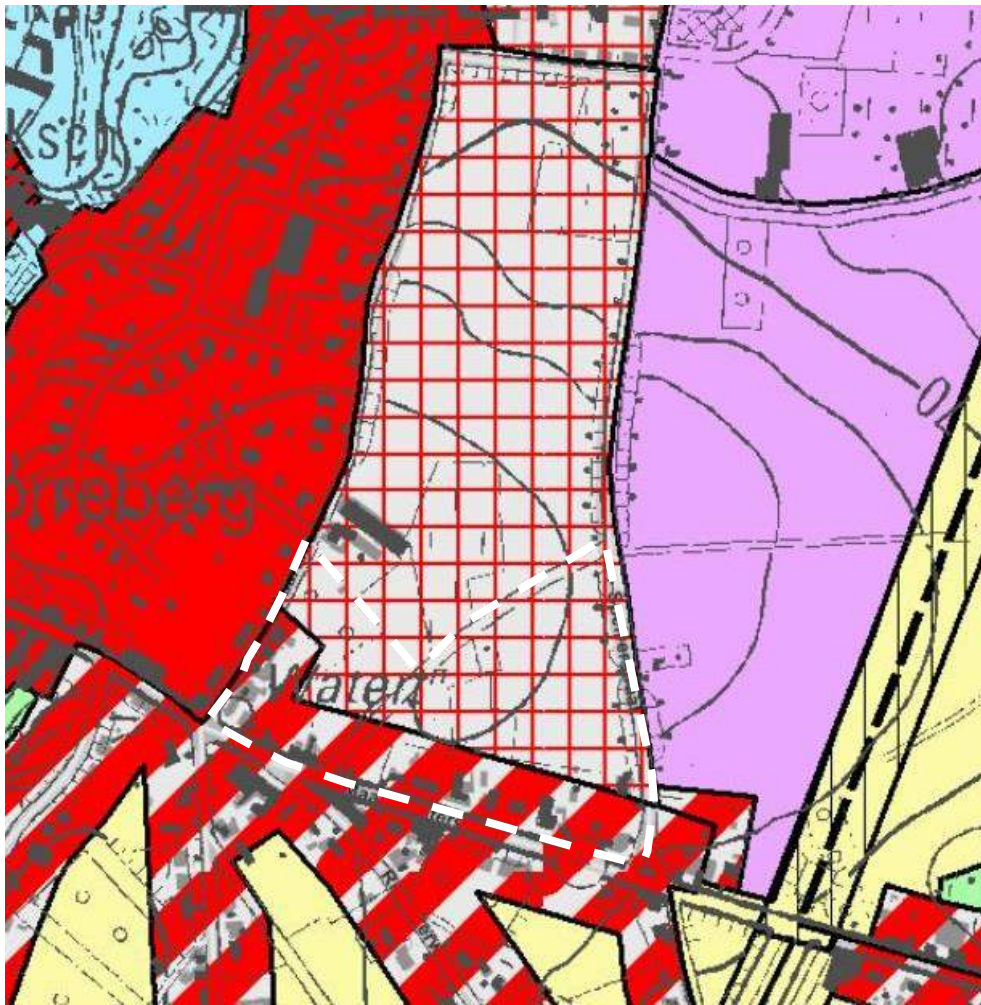
5 Juridisch kader

5.1 Samenvattend overzicht

TYPE PLAN	
Gewestplan	21. Sint-Truiden - Tongeren Bestemming: woonuitbreidingsgebied, woongebied met landelijk karakter
Herbevestigde agrarische gebieden	Neen
Plannen van aanleg	
APA	Neen
BPA	BPA 'Nr. 7a De Tabaart' (goedgekeurd op 26 oktober 1985), gedeeltelijk gelegen binnen plangebied Partiële herziening BPA Bilzen Tabaart (goedgekeurd op 12 juli 2005), volledig gelegen binnen plangebied
Ruimtelijke uitvoeringsplannen	
Gewestelijk RUP	Neen
Provinciaal RUP	PRUP Afbakening KSG Bilzen (goedgekeurd op 26 september 2012)
Gemeentelijk RUP	Grenzend aan RUP Spelver (goedgekeurd op 6 december 2011)
Verkavelingsvergunningen (geldig)	V304 dd 14/07/1980, V58 dd 19/02/1968 gewijzigd dd 22/06/1976
Beschermingen	
Archeologische zone	"Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt" binnen plangebied. (goedgekeurd op 21 februari 2017)
Beschermde monumenten	Neen
Beschermde stads- of dorpsgezichten	Neen
Beschermde landschappen	Neen
Vogelrichtlijngebied	Neen
Habitatrichtlijngebied	Neen
VEN	Neen
Natuurreservaten	Neen
Beschermingszone grondwaterwinning	Neen
Polders en wateringen	Neen
Buurt- en voetwegen	Buurtwegen nrs. 1; 3; 23; 144. Voetwegen nr. 216

Tabel 5-1 Samenvattend overzicht van het juridisch kader

5.2 Gewestplan



Figuur 5-1 Uittreksel uit het gewestplan 21. Sint-Truiden - Tongeren, bron www.geopunt.be

Het plangebied is gelegen binnen het gewestplan nr.21 Sint-Truiden - Tongeren, dat werd goedgekeurd op 05/04/1977.

Het plangebied is grotendeels bestemd als woonuitbreidingsgebied. De zuidelijke rand is gelegen in woongebied met landelijk karakter. In het westen grenst het plangebied aan woongebied, in het oosten grenst het plangebied aan een zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's.

5.3 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

5.3.1 PRUP Afbakening Kleinstedelijk gebied Bilzen, deelplan 1



Figuur 5-2 Afbakeningslijn KSG Bilzen (rood) en plangebied (zwart), bron nota [KSG Bilzen](#)

Het PRUP is goedgekeurd op 26 september 2012. Het plangebied bevindt zich binnen de afbakeningslijn. Onderstaande tekst betreft een citaat uit het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan “Afbakening kleinstedelijk gebied Bilzen” Uitsluitend de meest relevante elementen met betrekking tot het RUP worden aangehaald.

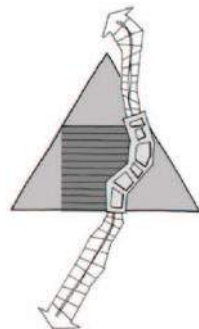
Ontwikkelingsperspectief voor Bilzen als kleinstedelijk gebied

Bilzen moet zijn ruimtelijke herkenbaarheid en zijn autonome stedelijke positie ten opzichte van het ommeland behouden en versterken. Het stedelijk functioneren kan worden versterkt door te streven naar een hogere concentratie aan stedelijke functies en wooneenheden in de randzone rond de verdichte historische kern. Bijkomende ruimte voor industriële activiteiten worden gezocht in de vorm van verdichting van industriezones.

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

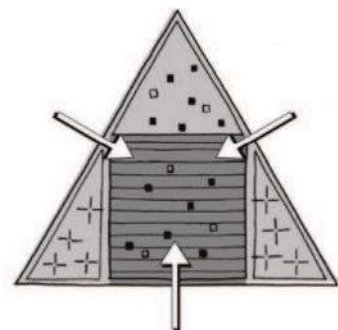
Ruimtelijke concepten – Woonuitbreidingsgebied Tabaart

- Integratie van de Demervallei als groen-blauwe ader in het kleinstedelijk gebied: De Demer wordt als groen-blauwe ader in het beeld en de belevingswaarde van Bilzen-centrum opgenomen. De Demervallei creëert als natuurlijke entiteit een landschappelijke meerwaarde binnen de sterk bebouwde omgeving.

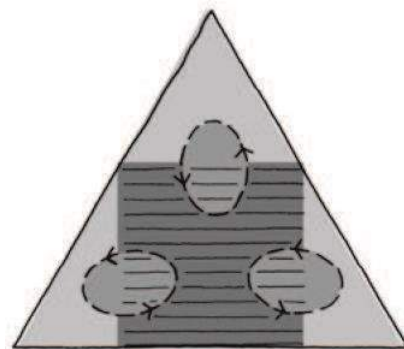


- Versterken van het stedelijk woonweefsel: Het stedelijk weefsel van het kleinstedelijk gebied kan worden versterkt door differentiatie en verbetering van het woonaanbod en door inbreiding, verdichting en uitbreiding. Zowel het historisch centrum als de drie randstedelijke woonwijken kunnen ieder met hun specifieke eigenheid bijdragen aan de verdere versterking van het stedelijk weefsel.

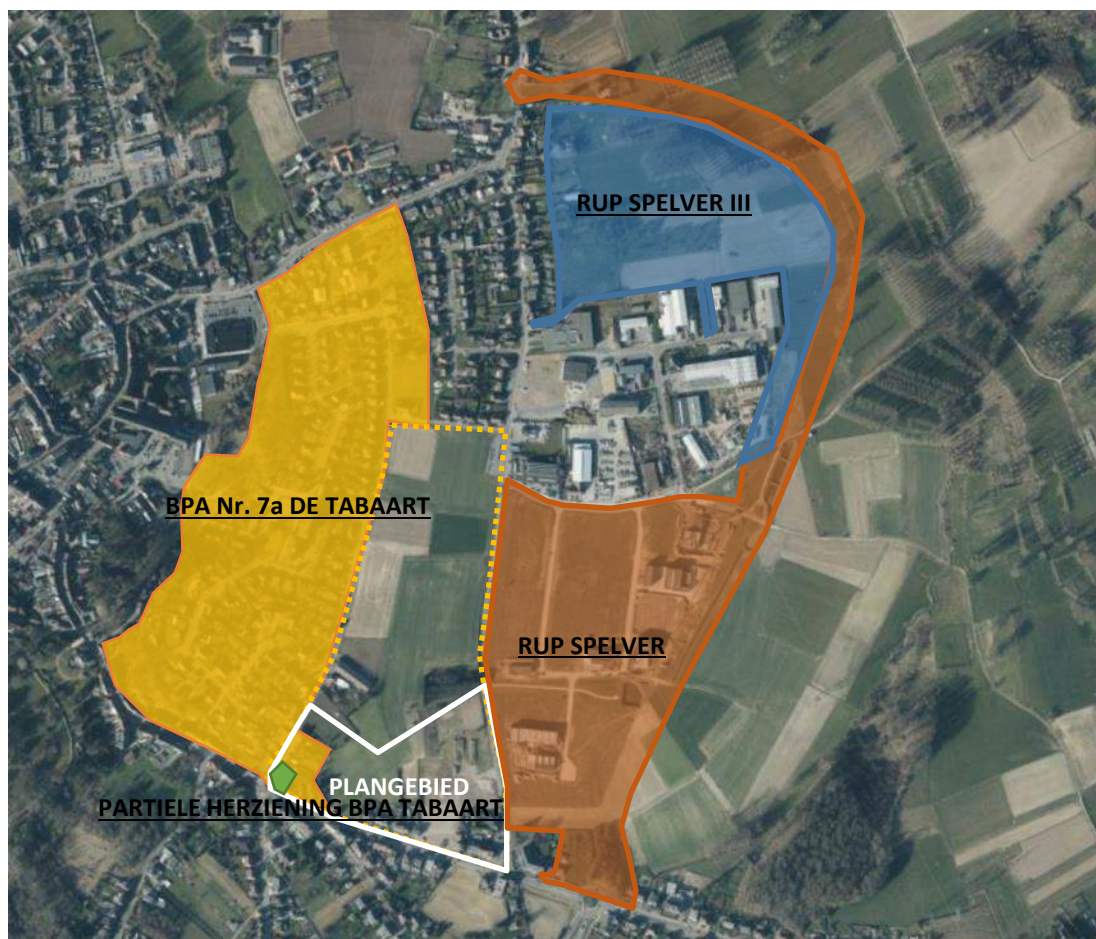
In het historische stadscentrum zijn er nog een aantal locaties met inbreidings- en verdichtingsmogelijkheden. In de noordelijke randwijk Gansbeek is de versterking van het stedelijk weefsel vooral te bereiken door inbreiding en verbetering van het bestaande woningaanbod. In de wijk Merem en Tabaart gebeurt de versterking van het stedelijk weefsel in de eerste plaats door een uitbreiding van het bestaande aanbod. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar de uitbouw van een volwaardige woonwijk.



- Randstedelijke woonkernen gekoppeld aan historisch centrum via zachte verkeersassen: Het stedelijke woonweefsel bestaat uit verschillende componenten: het historisch centrum en de drie randstedelijke woonwijken Merem, Gansbeek en Tabaart. De verschillende woonwijken functioneren nog teveel als afzonderlijke entiteiten. Dit is vooral zo voor de wijken Merem en Tabaart waar respectievelijk de spoorlijn en het hoogteverschil een fysieke barrière vormen naar het historische stadscentrum. Via zachte verkeersassen worden de randstedelijke woonwijken aan het historische centrum gekoppeld. Een vlotte, veilige en duidelijk leesbare verbinding zorgt voor een ruimtelijke verankering van de randstedelijke woonwijken met het historische centrum.



5.3.2 Gemeentelijke Ruimtelijke uitvoeringsplannen / BPA's



Figuur 5-3 Overzichtsplan gemeentelijke RUP's en BPA's.

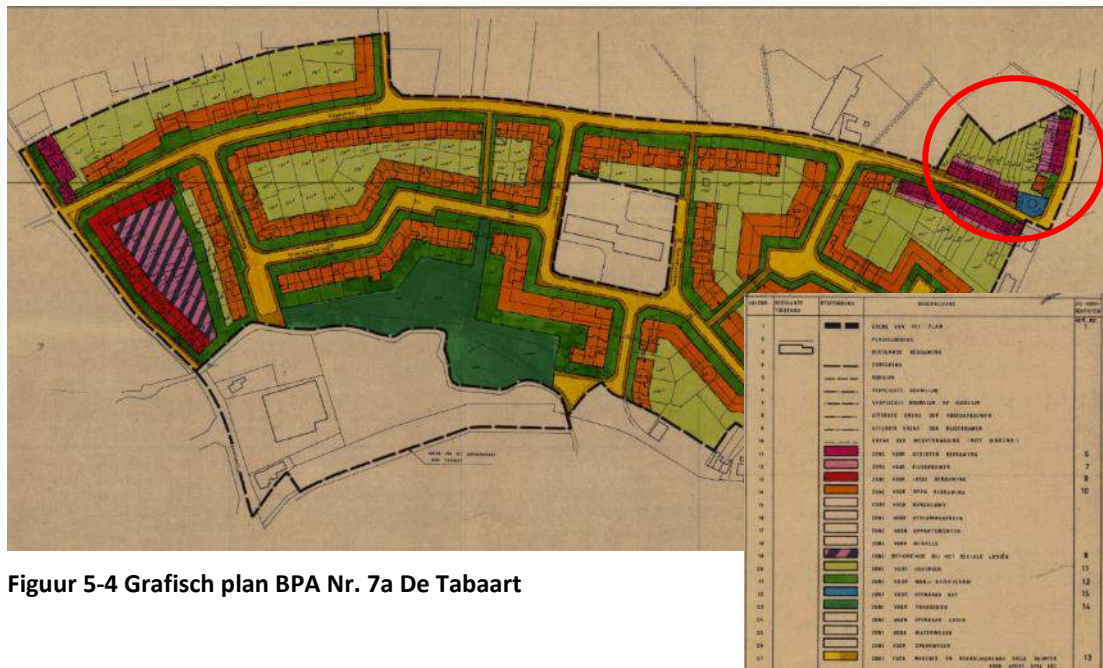
In de omgeving van het plangebied liggen een aantal gemeentelijke RUP's en BPA's. Het BPA 'Nr. 7 De Tablaart' ligt gedeeltelijk binnen het plangebied. Het BPA 'partiële herziening' betreft de herziening van de watertoren en is volledig gelegen binnen het plangebied.

Ten oosten ligt het RUP Spelver dat geleid heeft tot een eerste uitbreiding van het bedrijventerrein, en een juridisch kader heeft geboden voor de realisatie van een omleidingsweg rond het plangebied, tussen N731 en N2. Ten noorden ligt het RUP Spelver III dat definitief vastgesteld is door GR op 05/09/2017.

5.3.3 BPA Nr. 7a De Tablaart

Het BPA 'Nr. 7 De Tablaart' geldt momenteel nog voor een beperkt gedeelte binnen het plangebied (zie aanduiding op BPA). Het betreft het zuidoostelijke gedeelte met volgende belangrijke bestemmingen binnen het plangebied: Zone voor gesloten bebouwing, Zone voor open bebouwing, Zone voor openbaar nut (watertoren), Zone voor hovingen,...

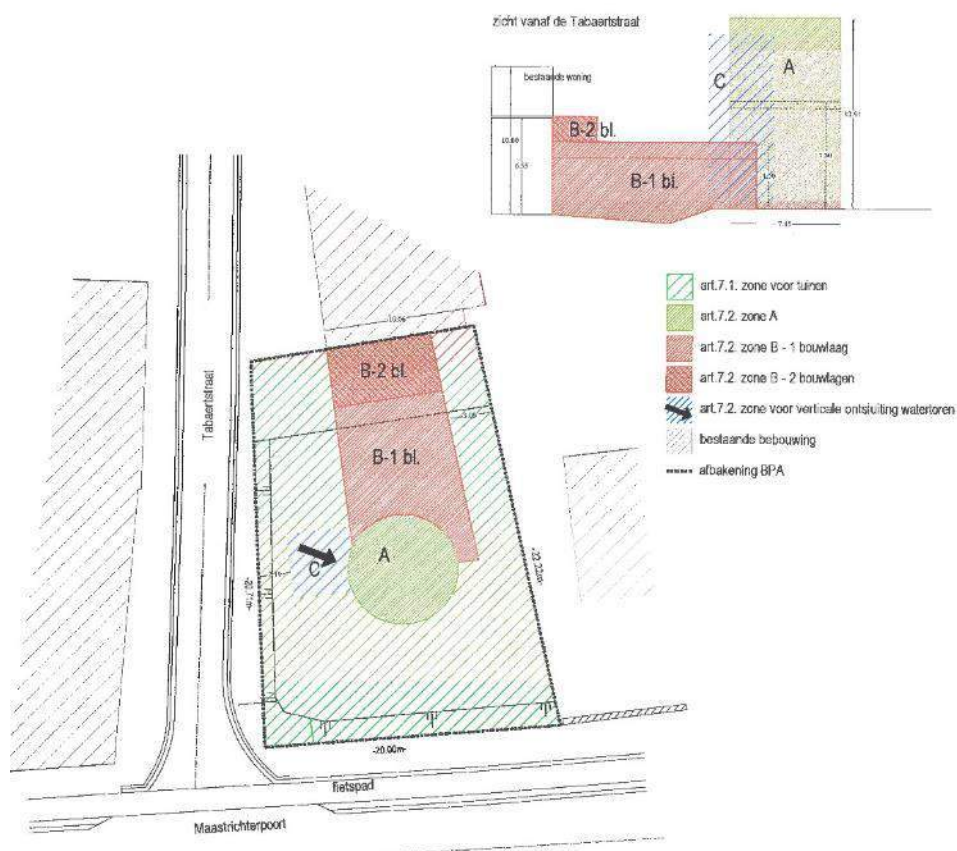
Het BPA maakte de ontwikkeling van de huidige woonwijk Tablaart mogelijk. Het BPA werd op 26 oktober 1985 goedgekeurd.



Figuur 5-4 Grafisch plan BPA Nr. 7a De Tabaart

5.3.4 *Partiële herziening BPA Tabaart*

Het BPA is opgesteld ter herbestemming van de watertoren. De watertoren is van zone voor openbaar nut herbestemd naar woonzone doordat de watertoren sinds 1991 niet meer in gebruik is. Het BPA werd op 12 juli 2005 goedgekeurd.



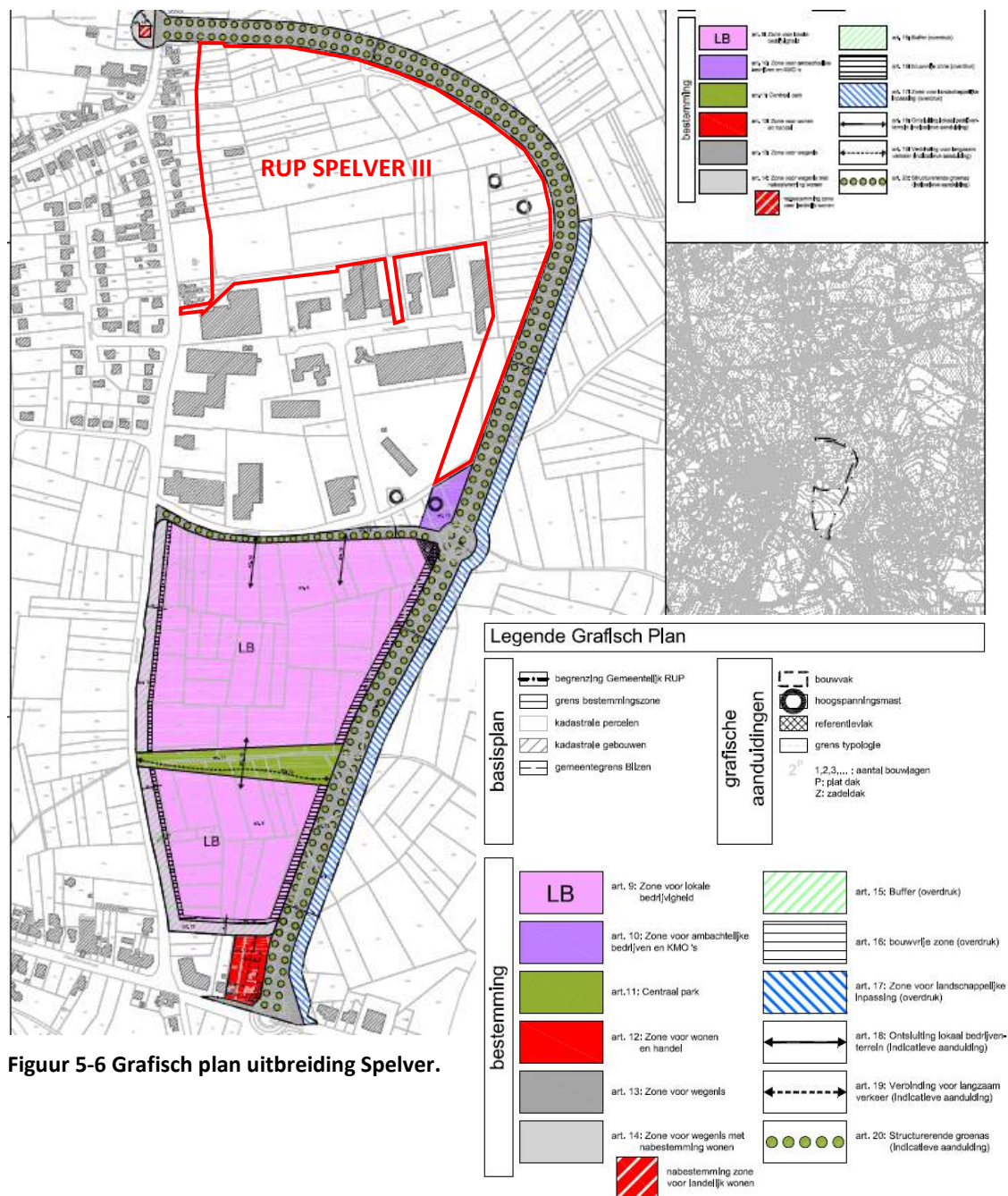
Figuur 5-5 Grafisch plan Partiele herziening BPA Tabaart

5.3.5 RUP Spelver

Het RUP Spelver heeft betrekking op de eerste uitbreiding van het bedrijventerrein (naar het zuiden toe - Spelver II). De opmaak van het RUP werd bekeken in relatie met het te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied RUP Tabaart aan de westelijke zijde van de Spelverstraat (zie vorige). Het RUP Spelver werd op 6 december 2011 goedgekeurd. Grenzend aan dit RUP bevindt zich ook het RUP Spelver III dat in opmaak is (zie onderstaande afbeelding).

Belangrijk bij de uitwerking is dat de nieuwe omleidingsweg zal fungeren als ontsluitingsweg. Met andere woorden: de nieuwe weg wordt de “voorkant” van het bedrijventerrein, de Spelverstraat de achterzijde (met een uitstraling die bijdraagt tot de woonkwaliteit binnen het RUP Tabaart). Het bedrijventerrein ontsluit evenwel niet rechtstreeks naar de omleidingsweg.

Binnen het RUP wordt een afweging gemaakt van verschillende scenario's m.b.t. tot de aansluiting van de omleidingsweg op de N730. In het ontwikkelingsscenario wordt uitgegaan van een hoogwaardig bedrijventerrein met kwaliteitsvolle publieke ruimte en een integraal waterbeheer.



Figuur 5-6 Grafisch plan uitbreiding Spelver.



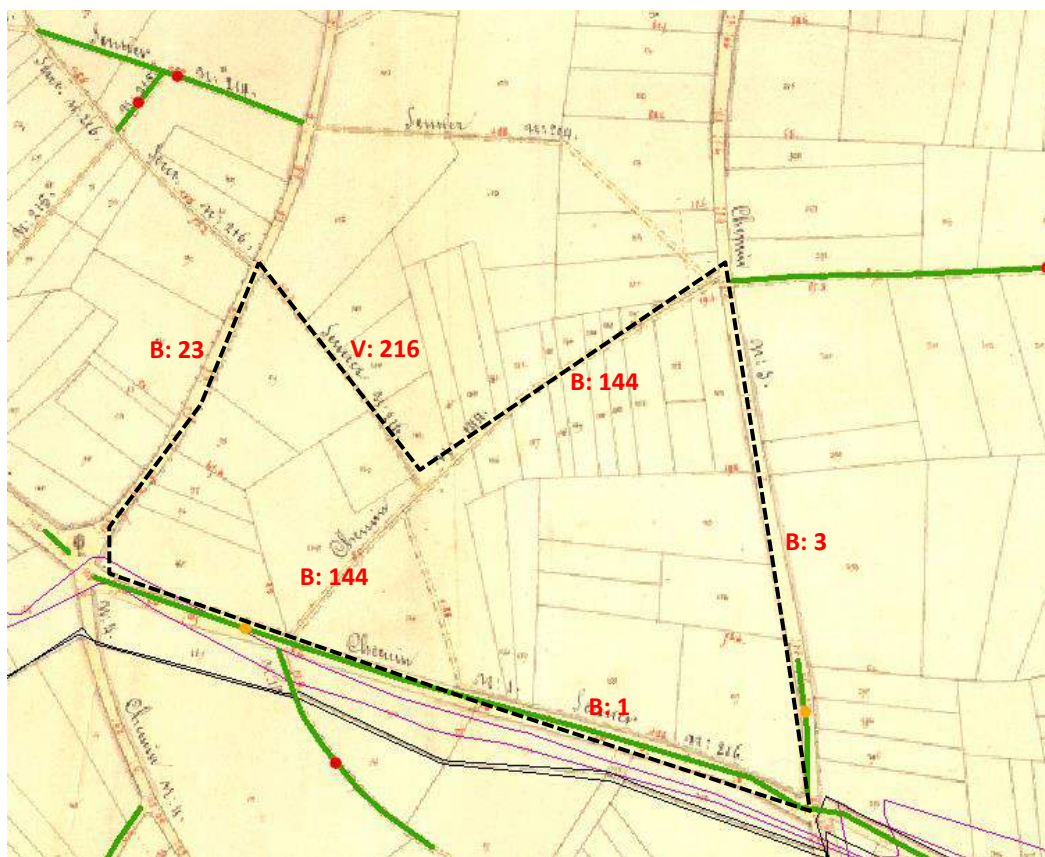
Figuur 5-7 Visualisatie inrichtingsschets bedrijventerrein Spelver II.

Doordat de omleidingsweg visueel de nieuwe voorkant wordt van het bedrijventerrein is het mogelijk om de Spelverstraat lokaal te laten functioneren. Om de woonontwikkeling binnen het RUP Tabaart een betere leefbaarheid te garanderen wordt de Spelverstraat gedeeltelijk heringericht als verbinding voor voetgangers en fietsers. Door een knip voor gemotoriseerd vervoer te voorzien wordt bovendien sluipverkeer vermeden langs de Spelverstraat. Binnen dit bedrijventerrein zijn er enkele belangrijke ontwikkelingen m.b.t. het plangebied. Zo is er aan de zijde van de Spelverstraat een brede, groene buffer voorzien die de grote volumes onttrekt aan het straatbeeld en is er een centraal park ontwikkeld tussen de Spelverstraat en de omleidingsweg.

5.4 ***Verkavelingsvergunningen***

Zie het plan bestaande en juridische toestand.

5.5 *Atlas der trage wegen*



Figuur 5-8 Uittreksel uit de atlas van de Buurt- en Voetwegen, bron www.geopunt.be

De atlassen van de Buurtwegen werden opgemaakt in opvolging van de wet van 10 april 1841. Deze wet op de buurtwegen is nog steeds van kracht.

De buurtwegen nr. 144, nr. 3 (Spelverstraat), nr. 23 (Tabaartstraat) en nr. 1 (Maastrichterstraat) lopen door, of grenzen aan het plangebied. Ook de voetweg nr. 216 snijdt het plangebied. Enkel buurtweg 144 is nog gedeeltelijk aanwezig binnen het plangebied onder de vorm van een veldweg/landbouwweg.

5.6 *Decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid (15/07/2016)*

In het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid worden krijtlijnen vastgelegd voor een meer duurzame organisatie van de detailhandel in Vlaanderen.

Voor de toepassing van het decreet worden verschillende categorieën van kleinhandelsactiviteiten opgenomen:

- Verkoop van voeding
- Verkoop van goederen voor persoonsuitrusting
- Verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw
- Verkoop van andere producten

Het handelsvestigingsbeleid is gericht op:

- Het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel, met inbegrip van het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten.
- Het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten

- Het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu, met inbegrip van het versterken van kernwinkelgebieden
- Het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit

Met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen, vermeld in artikel 4, kunnen gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen:

1. Kernwinkelgebieden en winkelarme gebieden afbakenen;
2. Normen bevatten betreffende de oppervlakte van de categorieën van kleinhandelsactiviteiten, vermeld in artikel 3;
3. Deze normen differentiëren al naargelang het bestaande, dan wel nieuwe kleinhandelsbedrijven betreft;
4. De termijnen vanaf wanneer de omgevingsvergunningsplicht voor kleinhandelsactiviteiten geldt, vastgesteld bij artikel 11, eerste lid, 2°, verkorten tot:
 - a) 1, 30, 60, 90, 120 of 150 dagen per jaar in geval de handelsactiviteiten verenigbaar zijn met de geldende stedenbouwkundige voorschriften;
 - b) 1, 30 of 60 dagen per jaar in alle andere gevallen.

In het RUP Tabaart wordt gebruik gemaakt van de categorieën: Verkoop van voeding en verkoop van andere producten. Voor wat betreft handel neemt het RUP een aantal maximale oppervlaktes op in de stedenbouwkundige voorschriften.

5.7 Screening planMER-plicht

Met de goedkeuring van het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's door de Vlaamse Regering op 12 oktober 2007, moet de initiatiefnemer van een plan met – mogelijk – aanzienlijke milieueffecten, zoals bijvoorbeeld ruimtelijke uitvoeringsplannen, deze milieueffecten en eventuele alternatieven in kaart brengen.

In hoofdstuk 9 worden de mogelijke milieueffecten in beeld gebracht.

Op 04/04/2018 maakte de cel MER haar besluit betreffende het RUP kenbaar: Op basis van de motivering in het advies bepaalt de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het RUP Tabaart.

Er worden **geen** milderende maatregelen voorgesteld die het plan verder kunnen verbeteren, doch niet noodzakelijk zijn om significante effecten te vermijden.

5.8 Ruimtelijke Veiligheidsrapportage

Op 26/01/2007 keurde de Vlaamse regering het besluit houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage definitief goed. Dit besluit is een noodzakelijk uitvoeringsbesluit bij het decreet Algemeen Milieubeleid. Artikel 4.4.1, § 2 van dit decreet bepaalt immers dat de Vlaamse regering de criteria moet vaststellen op basis waarvan de administratie beslist of de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport bij een (gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk) ruimtelijk uitvoeringsplan al dan niet vereist is.

Op 01/02/2018 werd het advies van het departement LNE, dienst veiligheidsrapportage ontvangen waarin het volgende werd geconcludeerd: "Aangezien er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied, het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting en het inplanten van een Seveso-inrichting niet mogelijk is gezien het verbod opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften, dient er geen ruimtelijk veiligheidsrapport te worden opgemaakt." (Zie advies in bijlage)

6 **Plandoelstellingen**

De opmaak van het RUP heeft tot doel om het uitgestrekte woonuitbreidingsgebied op een gestructureerde manier in te vullen, aansluitend bij de noden van de stad Bilzen. Het woonuitbreidingsgebied sluit direct aan op het woongebied met landelijk karakter in het zuiden van het plangebied. De visie op de ontwikkeling van het gebied wordt gebaseerd op het masterplan voor het gehele woonuitbreidingsgebied. Dit masterplan geeft een kader waaraan toekomstige ontwikkelingen getoetst worden. Daarnaast worden de ontwikkelingen langs de Maastrichterstraat en gedeeltelijk langs de Spelverstraat/Tabaartstraat behouden in hun huidige toestand door de voorschriften af te stemmen op deze van het gewestplan/BPA/RUP.

Volgende elementen maken deel uit van het planvoornemen:

- De uitwerking van een RUP voor een gedeelte van het woonuitbreidingsgebied conform bindende bepaling nr. 36 uit het GRS
- Het bestemmen van een woonuitbreidingsgebied naar een woongebied. Het RUP zal een neutrale ruimtebalans hebben aangezien er geen bestemmingscategorieën gewijzigd worden.
- Het RUP laat naast de hoofdbestemming wonen ook voorzieningen en handel toe (als nevenbestemming) die worden afgestemd op de lokale behoeften. Deze nevenbestemmingen zullen geen detailhandel toelaten om concurrentie met het centrum te vermijden.
- Om in het gebied een efficiënt ruimtegebruik te bekomen en een hoge woningdichtheid te realiseren zullen naast eengezinswoningen ook meergezinswoningen toegelaten worden. Er dient natuurlijk afgewogen te worden welke locaties geschikt zijn voor meergezinswoningen in afstemming met de huidige situatie in de omgeving. Vanuit het GRS wordt een woningdichtheid van ca. 28 won/ha aangegeven, deze dient als minimale dichtheid beschouwd te worden. De geldende normen voor bescheiden wonen volgende uit de bepalingen van het Decreet Grond- en Pandenbeleid zijn van toepassing: gelet op de beoogde dichtheid en daaruit volgend de differentiatie aan woontypes in het plangebied zijn deze normen realiseerbaar.
- Als uitbreiding op het organiseren van voorzieningen zal er zich een grootwarenhuis kunnen vestigen langsheen de Maastrichterstraat. Deze locatie is uiterst geschikt door zijn bereikbaarheid vlakbij de omleidingsweg.
- Volgens de bepalingen van het GRS wordt de aanleg van een nieuw wijkcentrum beoogd. Kaderend in het masterplan, wordt dit opgevat als een buurtstedelijk plein gekoppeld aan voorzieningen.
- Door de uitvoering van de omleidingsweg is er reeds een gedeeltelijke realisatie gebeurd van de geplande gewijzigde verkeersstructuur rondom het plangebied. Daarnaast is het de bedoeling de Spelverstraat een autoluw karakter te geven om meer aandacht te schenken aan het langzaam verkeer.
- De ontwikkeling van het plangebied dient te kaderen binnen de ruimtelijke concepten van het masterplan voor het volledige woonuitbreidingsgebied. Zo dienen de aansluitingsmogelijkheden op de geplande centrale groene ruimte (latere ontwikkeling van het noordelijk deel van het WUG) gegarandeerd te worden, en worden de nodige verbindingen uitgewerkt om latere continuïteit van paden doorheen het gebied te verzekeren.

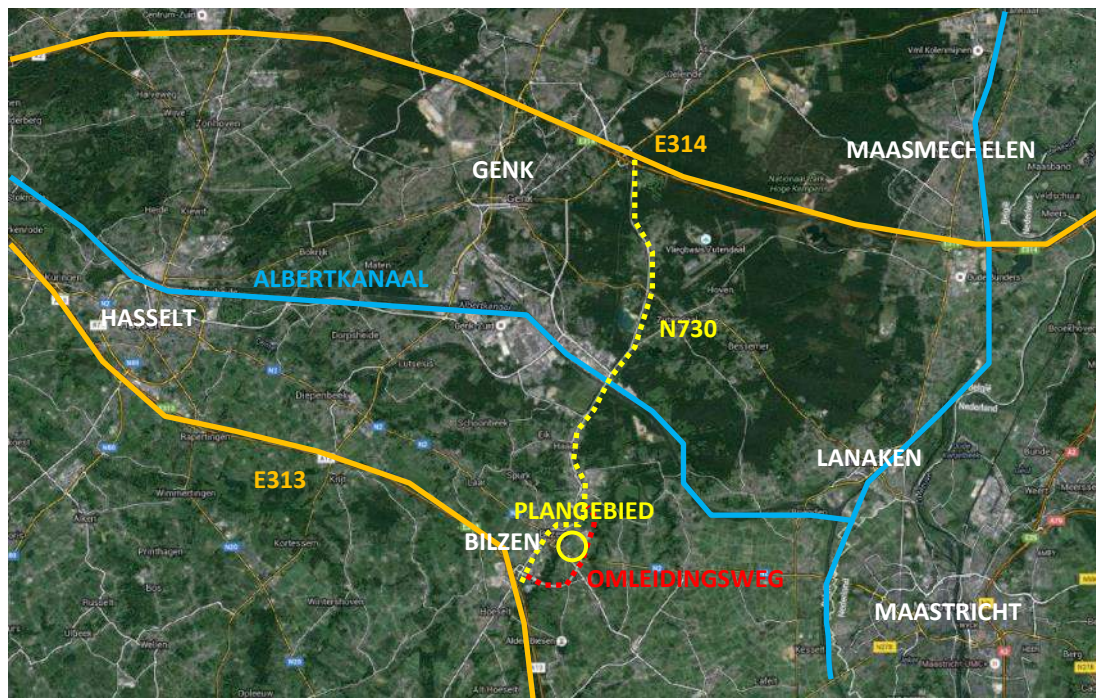
Het RUP neemt volgende uitgangspunten aan met betrekking tot de uitwerking van een verordenend planologisch kader:

- Teneinde de beoogde buurtstedelijke ontwikkeling met voldoende dichtheid en voldoende differentiatie aan woontypes te garanderen wordt een minimum woningdichtheid van 28 won/ha (GRS) verankerd in de voorschriften. Samen met het vastleggen van de B/T (maximale terreinbezetting) en de maximale bouwhoogte leidt dit immers tot een beperking in gemiddelde oppervlakte van de woningen. In dit kader dienen bovendien de geldende normen voor bescheiden wonen gehanteerd.
- Afstemming met de principes van het masterplan dient omstandig aangetoond te worden met de vergunningsaanvraag. Dit wordt verordenend opgenomen in de voorschriften. Dit kan het best gebeurd door middel van een inrichtingsstudie als informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het licht van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften. Dit document duidt aan op welke wijze het plangebied ontwikkeld kan worden en hoe deze invulling kadert in de gewenste ontwikkeling van het gehele plangebied met oog op o.m. de ontsluiting, de gewenste bouw dichtheid en de ruimtelijke en architecturale kwaliteit.
- Er wordt gekozen om de bestemming voor een grootwarenhuis als overdruk weer te geven en te omschrijven in de voorschriften, hierdoor blijven (in het geval zich geen grootwarenhuis vestigt) woonontwikkelingen mogelijk langsheen de Maastrichterstraat, zoals vandaag ook reeds voorzien is (huidige bestemming wonen).
- De verbindingen voor langzaam verkeer worden geënt op de bestaande verbindingen zoals aangegeven in de atlas der buurtwegen. Continuïteit van paden doorheen het volledige gebied dienen verzekerd, conform het masterplan voor samenhangende ontwikkeling van het WUG.
- De 50m-grens voor woongebied zoals aangegeven door het gewestplan zal slechts op enkele plekken gevolgd worden, daarnaast zal er hoofdzakelijk afgestemd worden op de huidige situatie.
- Er dient doorheen het plangebied een wegverbinding te komen die de Spelverstraat en de Tabaartstraat zal verbinden. Dit kadert in het opzicht om het plangebied en de aangrenzende wijk te ontsluiten.

7 Visie en planconcept

7.1 Ruimtelijk voorkomen en functioneren

7.1.1 Plangebied in zijn ruime omgeving



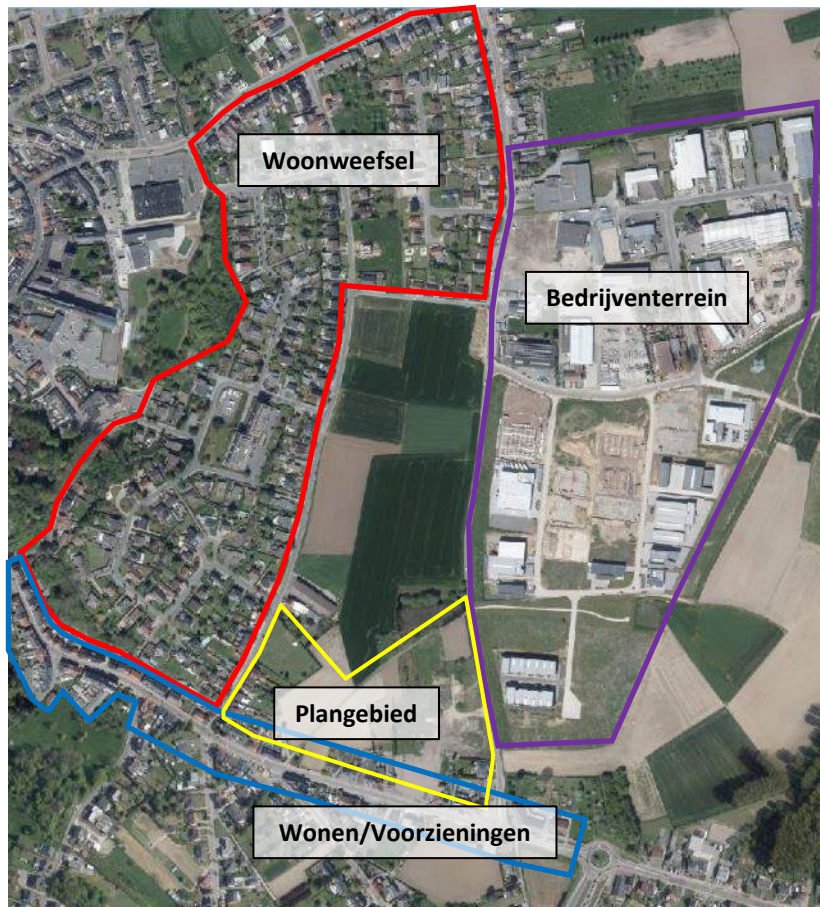
Figuur 7-1 Orthofoto ruime omgeving plangebied, bron google maps

Het plangebied is gelegen in de stad Bilzen, een stad in het zuidoosten van Limburg. Belangrijke structurerende assen zijn het Albertkanaal en de autosnelweg E313.

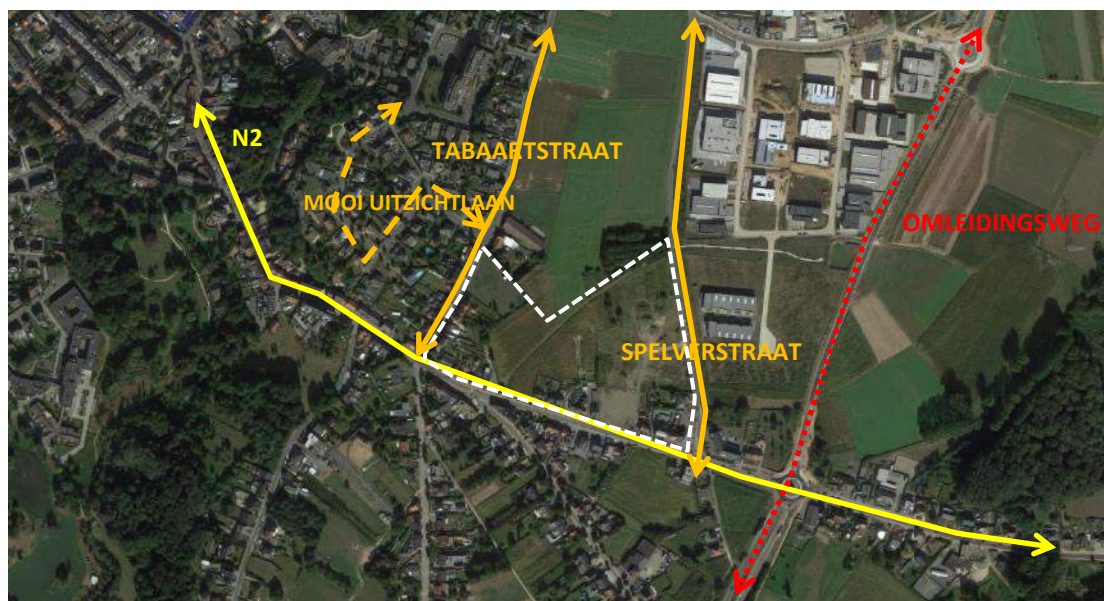
Het plangebied ligt aansluitend bij het stadscentrum van Bilzen. De voornaamste ontsluitingsweg is hier de N2. Het plangebied ligt ten noorden van deze infrastructuur en wordt bijkomend ontsloten langs de Spelverstraat/Tabaartstraat; aansluitend op de omleidingsweg in het oosten. Het betreft een goed ontsloten gebied.

7.1.2 Ruimtelijk functioneren plangebied

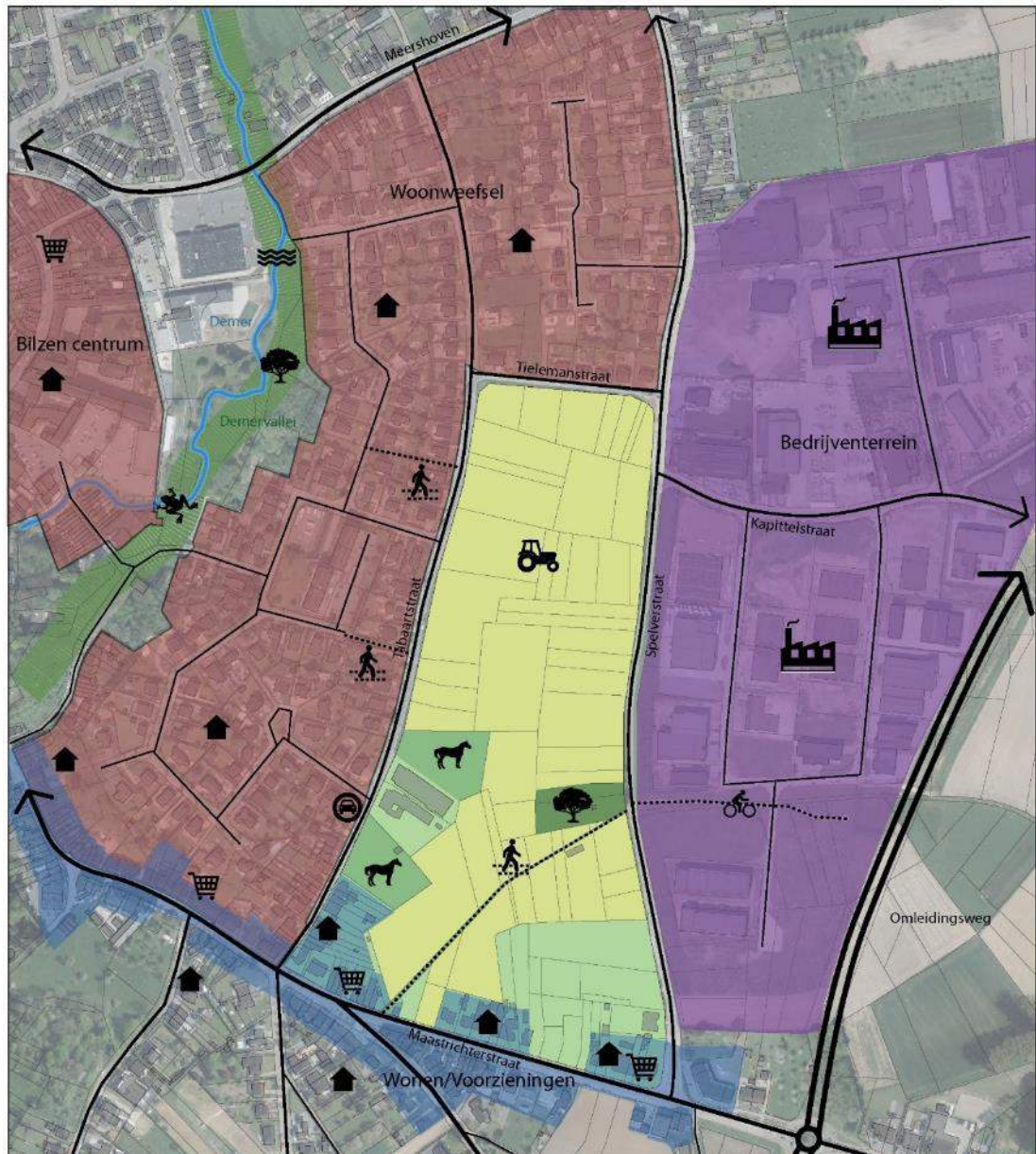
Het plangebied ligt ten oosten van het stadscentrum maar is er van gescheiden door de Demer en hoogteverschillen die een sterke barrièrewerking hebben. Ten oosten van het plangebied ligt het lokaal bedrijventerrein Spelver. Ten westen bevindt zich een residentiële woonwijk.



Figuur 7-2 Orthofoto omgeving plangebied, bron agiv



Figuur 7-3 Zoom op het plangebied, bron Google Maps



Figuur 7-4 Synthesekaart analyse

Groen

Het plangebied, gelegen in woonuitbreidingsgebied en aansluitend bij de kern van Bilzen, kent een landbouwgebruik met een aantal complexen van biologisch waardevolle en minder waardevolle elementen. Deze bestaan voornamelijk uit verruigde graslanden met bermen en houtkanten ter hoogte van de taluds langs de Spelverstraat of langs de bestaande buurtweg. Ook is er een permanent cultuurgrasland aanwezig dat in gebruik is als paardenweide. De overige delen van het plangebied zijn recent vrijgemaakt en bestaan uit braakliggend terrein.

Ten noorden van het plangebied bevindt er zich nog een overgebleven bosfragment. Tussen het kerngebied van Bilzen en het plangebied bevindt zich het waardevolle valleigebied van de Demer.



Foto 1 Zicht op akker tegen Spelverstraat



Foto 2 Zicht op paardenweide ten westen



Foto 3 Zicht op het bosfragment ten noorden van plangebied



Foto 4 Zicht op braakliggend terrein richting bosfragment



Foto 5 Zicht vanaf bestaande buurtweg



Foto 6 Zicht op moestuin (vanaf bestaande buurtweg)



Foto 7 Zicht op centraal park in Spelver

De bestaande buurtweg komt uit op een recent aangelegde parkje met een fietsverbinding ter hoogte van het RUP Spelver. Dit groen parkje kan de aanzet vormen tot het verbinden van groene structuren buiten het plangebied. Ook de nabijheid van het bosfragment kan zorgen voor een uitbreiding van het groen dat al een volwassen groenstructuur vormt.

Bebouwing

De bebouwing aan de westzijde van het plangebied bestaat uit een residentiële woonwijk met voornamelijk open bebouwingen. Het is een buurt met een residentieel woonwijkarakter waar buiten de woonfunctie nauwelijks andere voorzieningen te vinden zijn. De woningen ten zuiden van de Mooi Uitzichtlaan bestaan grotendeels uit enkele linten van gesloten bebouwing.



Foto 8 en 9 Residentiële woonbuurt Tabaartstraat



Foto 10 Woning thv de Mooi Uitzichtlaan



Foto 11 Gesloten bebouwing in Tabaartstraat tegen de N2

De bebouwing ten oosten van het plangebied bestaat uit grotere volumes door de aanwezigheid van bedrijvigheid. Hier is het bedrijventerrein recent uitgebreid. De gebouwen worden gekenmerkt door een grotere bouwhoogte en zijn afgewerkt met kwalitatieve gevels. Als onderdeel van het RUP zijn er groene buffers aangelegd tussen de bedrijven en de Spelverstraat die het zicht moeten ontnemen.



Foto 12 Zicht op de kwalitatieve gevels

De bebouwing binnen het plangebied is zeer uiteenlopend. Zo bevindt er zich een gemengd woonlint langs de N2, met beperkte kleinschalige handelsfuncties. Er zijn zowel eengezinswoningen als meergezinswoningen aanwezig. Langs de Tabaartstraat vinden we een volgende typologie terug bestaande uit een gesloten woonlint. Deze bebouwing reikt tot aan de paardenweide.

Ter hoogte van de aansluiting van de Tabaartstraat op de Maastrichterstraat vinden we de voormalige watertoren terug. Deze heeft geen functie meer als watertoren maar werd herbestemd naar een woonfunctie. Het is een markant gebouw met een beeldbepalend effect, zeker komende vanuit Maastricht en Riemst.



Foto 13 Zicht op meergezinswoningen



Foto 14 Zicht op de bebouwing langs de N2



Foto 15 Zicht op handelsfunctie langs de N2



Foto 16 Zicht op gesloten bebouwingen



Foto 17 Zicht op woonlint



Foto 18 Zicht op watertoren in de Tabaartstraat



Foto 19 Zicht op watertoren



Foto 20 Zicht op de Tabaartstraat naar het zuiden

Ontsluiting

Ontsluiting van het plangebied gebeurt op dit ogenblik vooral via de aanliggende wegen N2, Tabaartstraat en Spelverstraat. Door de nieuwe omleidingsweg is er reeds een alternatieve route voorzien voor het (zware) verkeer van het bedrijventerrein waardoor de druk op de omgeving van het plangebied zal afnemen.

De Spelverstraat zal conform de visie in het mobiliteitsplan ter hoogte van de kruising met de Kapittelstraat geknipt worden waardoor enkel plaatselijk verkeer toegelaten is in de buurt van het plangebied. Zo wordt de Spelverstraat een lokale weg type II (gedowngrade naar woonstraat). De achterliggende ontsluiting blijft op deze manier wel toegankelijk. De Tabaartstraat is reeds geknipt in zuidelijke richting ter hoogte van de Mooi Uitzichtlaan.



Foto 21 Knip in Tabaartstraat



Foto 22 Zicht van Tabaartstraat naar het zuiden



Foto 23 Zicht op Spelverstraat naar het noorden



Foto 24 Zicht op verbinding langzaam verkeer



Foto 25 Zicht op Spelverstraat



Foto 26 Zicht op N2 naar omleidingsweg



Foto 27 Zicht op N2



Foto 28 Zicht op N2



Foto 29 Zicht op bestaande buurtweg vanaf N2

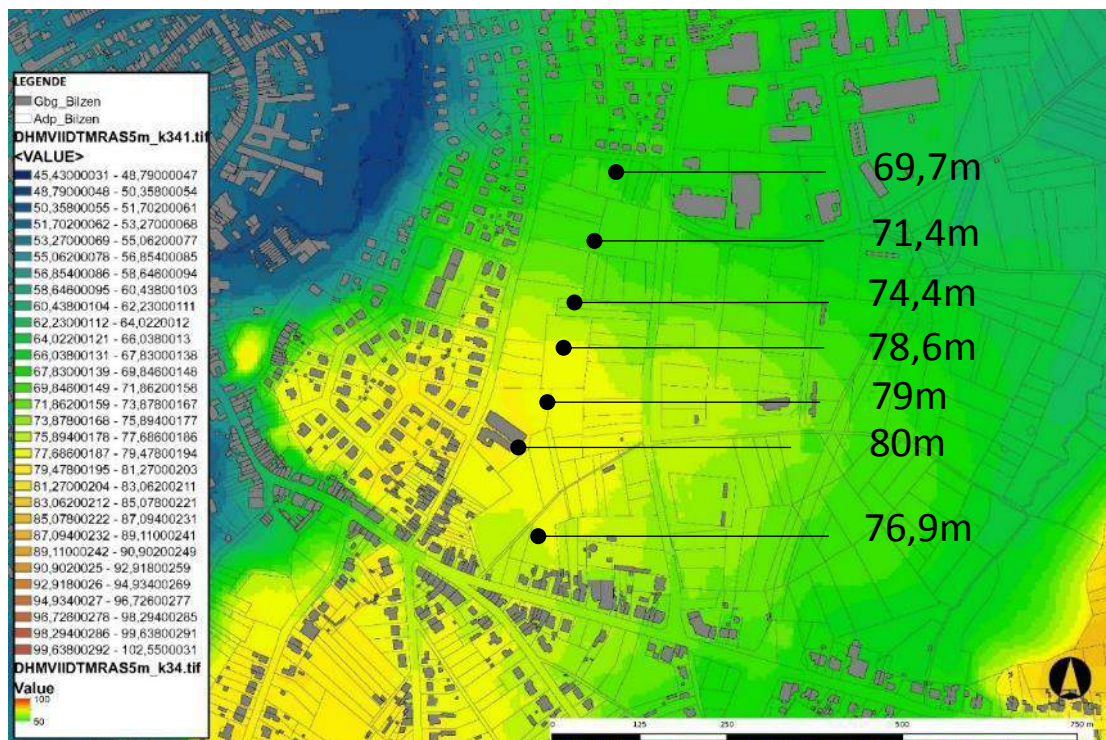


Foto 30 Zicht op buurtweg nr. 144

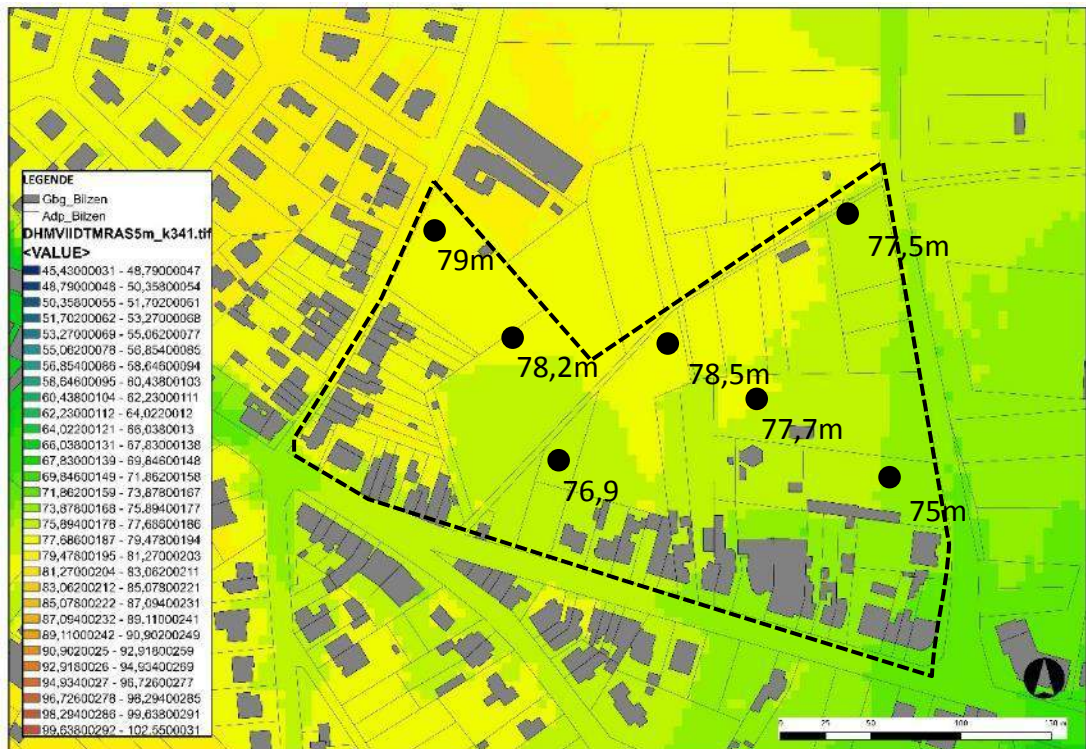


Foto 31 Aansluiting op buurtweg vanaf Spelverstraat

Reliëf



Figuur 7-5 Hoogtemodel masterplan



Figuur 7-6 Hoogtemodel plangebied

Uit het hoogtemodel van het plangebied kunnen we besluiten dat de hoogteverschillen significant zijn. Over het gehele woonuitbreidingsgebied is er een hoogteverschil aanwezig van ongeveer 10m over een afstand van 600m. De afhelling verloopt in de richting van het zuidoosten. Voor de inplanting van de gebouwen levert het bestaande hoogteverschil geen significante problemen op. Binnen het plangebied is er een hoogteverschil aanwezig van 5m over een afstand van 350m.



Foto 32 Panorama ten noorden van het plangebied (Tielemansstraat)



Foto 33 Spelverstraat met taluds



Foto 34 Tabaartstraat-Tielemansstraat



Foto 35 Tabaartstraat in het noorden van het plangebied

7.2 Kwaliteiten, knelpunten en potenties

7.2.1 Kwaliteiten

- Gunstige ligging met goede ontsluiting via Kapittelstraat en Maastrichterstraat
- Op wandelafstand van het centrum
- (Bijna) volledig open ruimte
- Voorzieningen langsheen Maastrichterstraat
- Reliëf zorgt voor uitzicht op omgeving
- Verschillende doorsteken voor langzaam verkeer (O-W gericht)
- Groenbuffer rond bedrijventerrein

7.2.2 Knelpunten

- Intensief gebruikte Spelverstraat
- Vrachtverkeer ifv bedrijven Spelver
- Over het gehele woonuitbreidingsgebied grote hoogteverschillen
- Fietsroutenetwerk niet comfortabel uitgerust (vrijliggende fietspaden,...)
- Verouderde/weinig flexibele voorschriften BPA nr. 7a (Tabaartstraat – Maastrichterstraat)
- Doorgaand verkeer gaat door het centrum

7.2.3 Potenties

- Bestaande ontsluitingsstructuur biedt mogelijkheden
- Attractief woongebied met plaats voor groene ruimte
- Langzame verkeersverbindingen afstemmen op bestaande toestand
- Groenstructuur afstemmen op bestaande toestand + in relatie tot groen in de omgeving
- Bestaande voorzieningen langs Maastrichterstraat geven aanleiding tot verdere ontwikkeling in het plangebied
- Differentiatie aan bouwvormen (volumes) om aan te sluiten bij karakter omgeving

7.2.4 Bedreigingen

- Te bruuske overgang tussen residentieel woongebied en bedrijventerrein
- Verlies van open ruimte en vergezichten
- Toenemend verkeer op de Spelverstraat
- Het knippen van de Spelverstraat kan ervoor zorgen dat bewoners van Tabaart nog meer moeten rondrijden naar het centrum
- Leefbaarheid Tielemansstraat daalt als er meer verkeer op komt

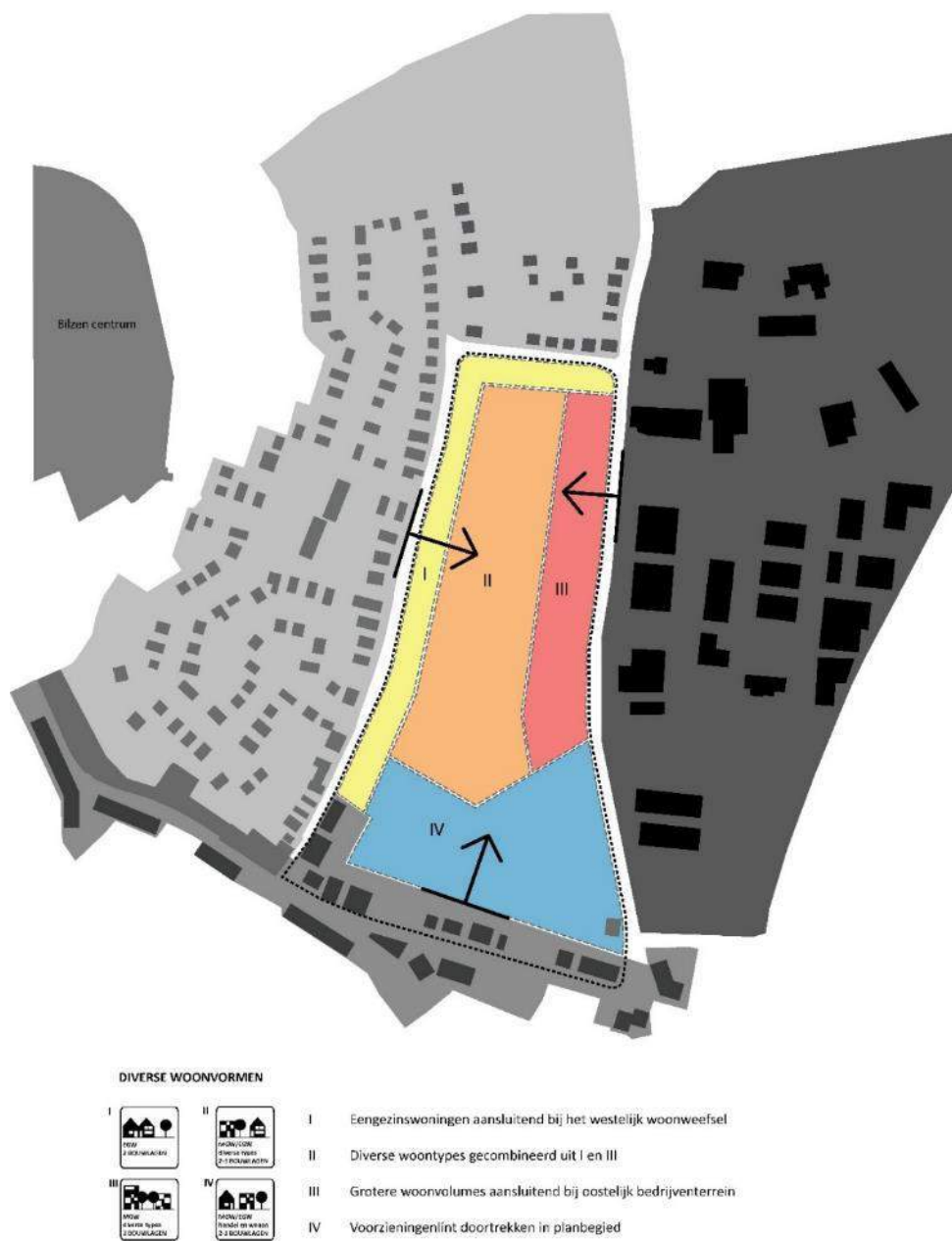
7.3 **Visie**

In dit hoofdstuk wordt de toekomstvisie voor het woonuitbreidingsgebied Tabaart geschetst aan de hand van een masterplan. Deze visie is noodzakelijk voor de uitwerking van een RUP voor een beperkt gedeelte van het woonuitbreidingsgebied conform bindende bepaling nr. 36 uit het GRS. Het masterplan wordt als algemeen kader genomen voor de verdere opmaak van het RUP. Daarnaast wordt er gemotiveerd waarom men kiest om een RUP op te stellen voor slechts een gedeelte van het woonuitbreidingsgebied.

Het masterplan wordt opgesteld voor het volledige woonuitbreidingsgebied om de stad een vooruitzicht te geven op de toekomstige ontwikkelingen. Het plangebied moet als een ruimtelijk geheel benaderd worden om het stedelijk weefsel op een geïntegreerde manier te kunnen verderzetten in zijn omgeving.

7.4 Concepten ontwikkeling volledige woonuitbreidingsgebied

Bebouwing en functies



Figuur 7-7 Relatie met de omgeving, inpassing nieuwe bebouwing

Het plangebied kan gezien worden als een open ruimte binnen de bebouwde structuur van de stad. In de directe omgeving vinden we meerdere, totaal verschillende bebouwingsvormen terug. De uitdaging bestaat eruit om een vloeiende overgang tussen deze uiteenlopende bebouwingsvormen te bekomen zonder een breuk in het landschap te creëren. Er is dus nood aan een verscheidenheid van bebouwingsvormen.

Binnen het concept zijn er drie randzones afgebakend rond een centrale zone waar een verweving van verschillende typologieën kan plaatsvinden. Binnen deze randzones kan het bestaande omringende weefsel verder afgebouwd worden. Hierdoor ontstaat er een zachte overgang en dit geldt vanuit alle richtingen. De residentiële woonwijk in het westen en het noorden wordt op dezelfde schaal doorgetrokken en zal een woonlint vormen bestaande uit voornamelijk halfopen en gesloten

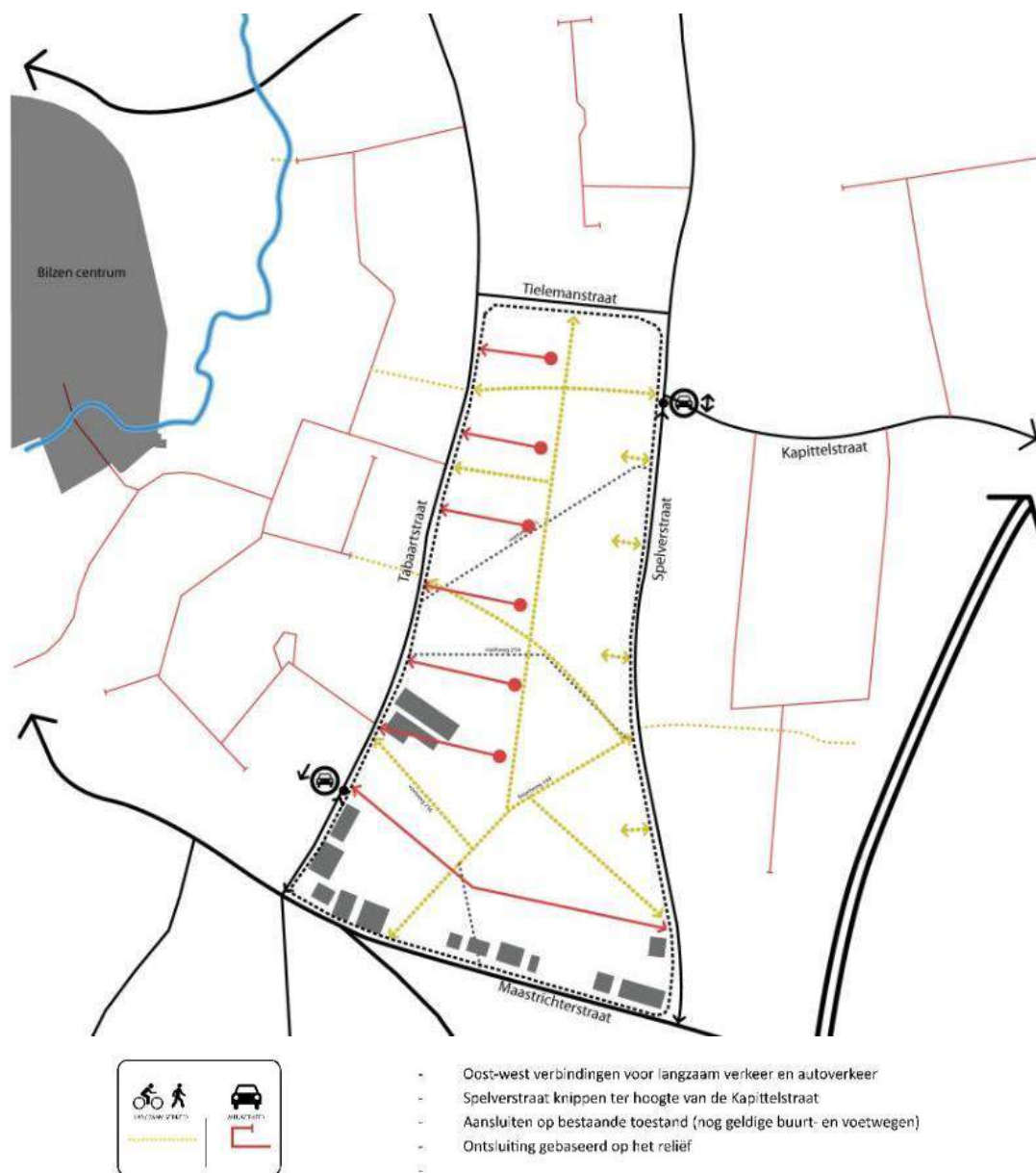
bebouwing. Op deze manier wordt het bebouwingslint langsheen de Tabaartstraat en de Tielemansstraat gespiegeld binnen het plangebied.

Aan de oostzijde bevinden zich de bedrijventerreinen Spelver I en II. Aansluitend wordt er in het plangebied bebouwing op grotere schaal voorzien die een invulling zal krijgen als meergezinswoningen.

Tenslotte wordt de mix tussen voorzieningen en wonen in het zuiden, grenzend aan de Maastrichterstraat, meer noordelijk het plangebied ingetrokken. Door het fors uitbreiden van de woonfunctie buiten het kerngebied zal er namelijk ook meer nood zijn aan voorzieningen. Het betreft dagdagelijkse voorzieningen en diensten die niet concurreren met het centrum. Daarnaast leent deze site zich, omwille van de ontsluiting, ook voor de realisatie van kantoren, vrije beroepen,... aansluitend bij het bedrijventerrein Spelver.

De centrale zone wordt gezien als een gebied waarbinnen gebruik gemaakt zal worden van allerlei bebouwingstypologieën die de verweving van de verschillende schaalgroottes zal volbrengen.

Ontsluiting



Figuur 7-8 Ontsluiting plangebied

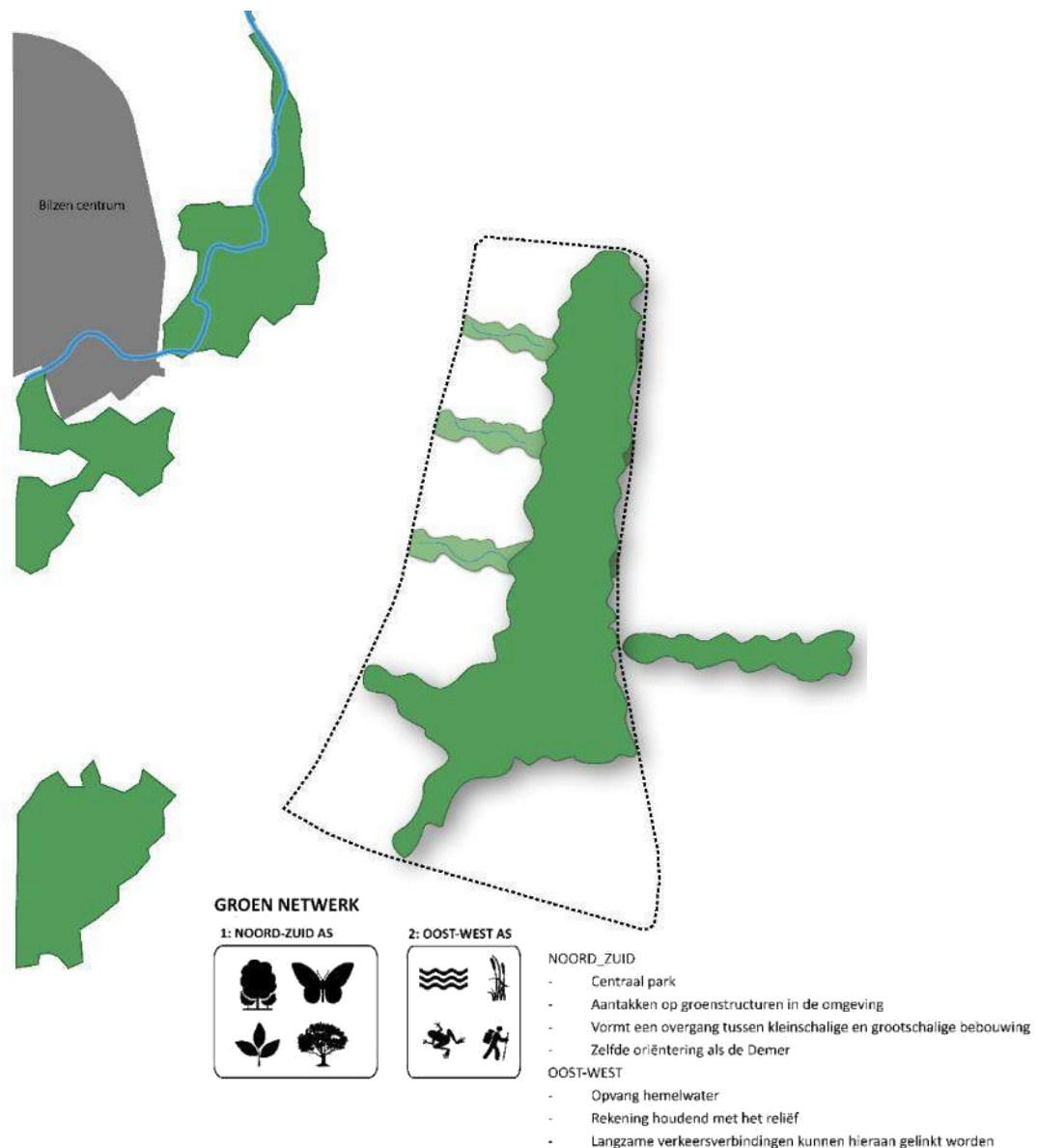
De ontsluiting van het plangebied wordt gebaseerd op de nieuw geplande verkeerssituatie die is opgesteld door de stad. Binnen het mobiliteitsplan wordt er voorgesteld dat de Spelverstraat op 2 plekken geknipt zal worden waardoor er een zone enkel toegankelijk voor langzaam verkeer zal ontstaan. In de visie daarentegen wordt er 1 knip in de weg behouden (thv Kapittelstraat) waardoor het plaatselijk gemotoriseerd verkeer nog toegang heeft tot de meergezinswoningen langs de Spelverstraat. De Tabaartstraat is reeds geknipt, dit enkel in zuidelijke richting. Het doorgaand verkeer zal voornamelijk gebruik maken van de omleidingsweg. Om te voorkomen dat de bewoners van de wijk een omweg moeten maken om op het hoger wegennet te geraken wordt er een verbinding voorzien tussen de Tabaartstraat en de Spelverstraat waarlangs bewoners snel kunnen aantakken op de N2.

Ook het reliëf heeft zijn invloed op de ontsluiting. Zo wordt ervoor gekozen om dwars op de helling de ontsluiting te voorzien in plaats van met de helling mee. Hierdoor blijft het hoogteverschil in de wegenis beperkt. De hoogteverschillen zullen worden opgevangen in de kavels of in het groen.

Ook het traag verkeer kan gebruik maken van een uitgebreid padennetwerk die zowel noord-zuidverbindingen, als oost-westverbindingen voorziet. Deze paden zijn enerzijds gelinkt aan bestaande trage verbindingen en anderzijds vormen ze nieuwe connecties met de omgeving, gebaseerd op nog geldige buurt- en voetwegen. Door het uitbreiden van de padenstructuur wordt het plangebied een volledig doorwaadbare zone met aangename wandel- en fietspaden door het groen.

De ontsluiting van het gebied zal ontdubbeld worden, gedeeltelijk naar de Tabaartstraat en gedeeltelijk naar de Spelverstraat. Hierdoor ontstaat er centraal een grote autovrije zone die volledig in functie van de zwakke weggebruiker kan ontwikkeld worden.

Groen



Figuur 7-9 Groene as

De centrale autovrije zone wordt ontwikkeld als een centrale groene publieke as doorheen het plangebied parallel met de vallei van de Demer dat ook een groen lint vormt tussen de stad en de woonwijk Tabaart. Op deze manier wordt er een interessante publieke ruimte gevrijwaard in de vorm van een centraal park waar verschillende functies aan gekoppeld kunnen worden. Er wordt rekening gehouden met de bestaande groenstructuren en daar waar het mogelijk is, gebeurt een aantakking met het bestaande groen in de omgeving. Een bijkomend voordeel van deze groene as is dat er een overgang gevormd kan worden tussen de kleinschalige en grootschalige bebouwing in de verschillende zones.

Vervolgens worden er kleinere oost-west verbindingen voorzien die enerzijds zorgen voor de opvang van het hemelwater maar anderzijds ook zorgen voor de integratie van nieuwe en aangename trage verbindingen.

Het doel van het masterplan is een hoge bebouwingsdichtheid te bekomen zonder in te boeten aan publieke groene ruimte.

7.5 Mogelijke invulling



Figuur 7-10 Masterplan ontwikkeling woonuitbreidingsgebied

Bebouwing en functies

In het plangebied wordt gebruik gemaakt van verschillen in aantal bouwlagen en bebouwingsvormen om aan te sluiten op de bestaande toestand. Zo is de bebouwing in de richting van de Spelverstraat

hoger vermits de bedrijven op het bedrijventerrein een grotere bouwhoogte hebben. Langs de Tabartstraat wordt er gekozen voor eengezinswoningen die qua volume en bouwhoogte aansluiten bij het wijkkarakter.

Er worden speelse woonlinten voorzien met zowel eengezinswoningen als meergezinswoningen in verschillende vormen. De oriëntatie van deze woonlinten is noord-zuid gericht vermits het gebied sterk glooiend is. Door de woningen op deze manier in te planten worden er meerdere 'terrassen' gecreëerd waarbinnen het hoogteverschil kan opgevangen worden. Ook de opvang van hemelwater kan hieraan gekoppeld worden.

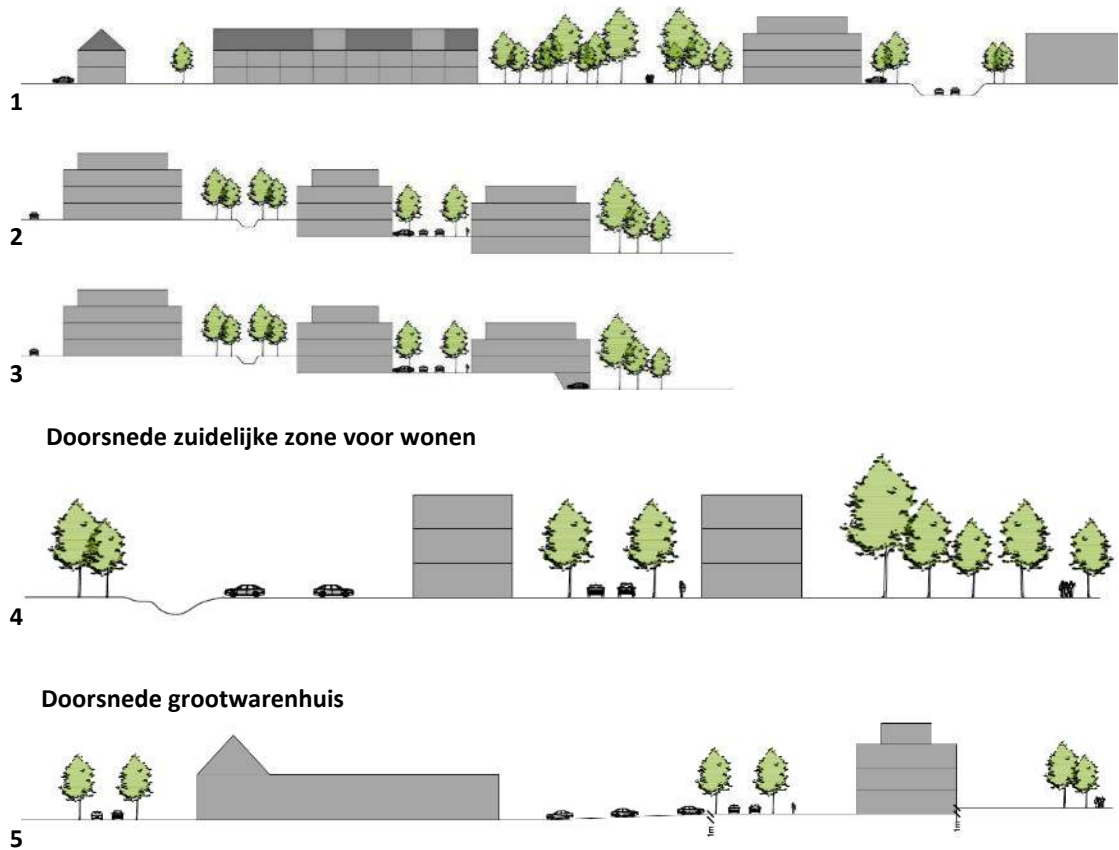
De noordelijke zone zal eengezinswoningen voorzien langs de Tabartstraat en de Tielemansstraat. Deze woningen zullen bestaan uit 2 bouwlagen en een setback. De centrale zone zal een combinatie van meergezinswoningen en eengezinswoningen bevatten die opnieuw zullen bestaan uit 2 bouwlagen en een setback. De oostelijke zone zal bestaan uit meergezinswoningen in aansluiting met het bedrijventerrein Spelver die 3 bouwlagen hebben met een setback.

De zuidelijke zone sluit aan bij de Maastrichterstraat en voorziet in de integratie van een grootwarenhuis (Colruyt) en complementaire functies aan deze in het centrum. Hier is het de bedoeling het voorzieningenlint door te trekken in de richting van het binnengebied. Belangrijk is dat de woonfunctie steeds primeert, daarom zijn de complementaire functies enkel toegelaten op de onderste en 1^{ste} bouwlaag.

Voor de bebouwing wordt er gebruik gemaakt van drie verschillende typologieën.

- **Open/halfopen/gesloten bebouwingen langs de rand (eengezinswoningen)**
 - 10m x 12m (36 wooneenheden)
- **Appartementen (meergezinswoningen)**
 - 20m x 25m (157 wooneenheden) + (112 wooneenheden) + (4.500m² voorzieningen)
 - 15m x 15m (47 wooneenheden)
- **Gesloten bebouwing (eengezinswoningen/meergezinswoningen)**
 - 12m x 50m (25 wooneenheden)
 - 12m x 60m (42 wooneenheden)
 - 12m x 30m (6 wooneenheden)-
 - 12m x 40m (4 wooneenheden)
- **TOTAAL: 429 wooneenheden**
- **DICHTHEID: 35 WE/Ha³**

³ In het GRS wordt een woningdichtheid van 28 won/ha aangegeven tegenover een dichtheid van 35won/ha in het masterplan voor het volledige woonuitbreidingsgebied. De provincie heeft reeds aangegeven dat het de dichtheid uit het GRS als een minimum voor het gebied ziet. De reële verwachting in stedelijk kerngebied is bovendien dat vanuit de marktvraag een hogere dichtheid gerealiseerd zal worden. Dit is hier ook te verantwoorden gezien de goede ligging van het gebied. Conform het beleidsplan Ruimte dient er verdicht te worden op goed gelegen plaatsen ten voordele van het behoud van de open ruimte. Verdichting vlakbij het centrum is wat hier beoogd wordt.



Doorsnede zuidelijke zone voor wonen

Doorsnede grootwarenhuis

Figuur 7-11 Doorsnedes plangebied (zie tevens bijlage)



Figuur 7-12 Aanduiding doorsnedes plangebied (zie tevens bijlage)

Ontsluiting en parkeren

Parallel met de Maastrichterstraat zal er een verbinding voorzien worden tussen de Tabaartstraat en de Spelverstraat om het achterliggende gebied met voorzieningen bereikbaar te maken. Deze verbinding is vanaf de Maastrichterstraat enkel bereikbaar via de Spelverstraat. Via de noordelijke kant van de Tabaartstraat is de ontsluiting evenwel bereikbaar.

De Tabaartstraat zal zijn knip 'enkelrichting' in zuidelijke richting behouden, maar deze wordt verplaatst ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg. Hierdoor blijft de aansluiting van de Tabaartstraat op de N2 beperkt tot plaatselijk verkeer. Ook de Spelverstraat wordt geknipt net ten zuiden van de Kapittelstraat. Het doorgaande verkeer zal dus worden afgeleid richting de omleidingsweg. Het weggedeelte van de Spelverstraat tussen de Kapittelstraat en de Maastrichterstraat is dus enkel bestemd voor plaatselijk verkeer (bewoners).

Parkeren voor eengezinswoningen wordt onder- of bovengronds voorzien. Meergezinswoningen parkeren steeds ondergronds.

Op verschillende plekken worden parkeerclusters georganiseerd ten behoeve van de voorzieningen. De woonegelegenheden zullen gebundeld ontsluiten. In het westen van het plangebied worden twee ontsluitingsstructuren naar het binnengebied voorzien die elk een cluster van verschillende woonegelegenheden bedienen. De ontsluitingsstructuur wordt voorzien van wegverbreedingen waar

zich enkele gemeenschappelijke pleintjes bevinden. In het oosten worden de meergezinswoningen eveneens gebundeld ontsloten. Ditmaal niet via een ontsluitingsstructuur maar via centrale verkeerspleintjes die de verschillende wooneenheden rechtstreeks met elkaar verbinden.

Er zal ook een herinrichting van de aansluiting van de Spelverstraat op de Maastrichterstraat plaatsvinden. Hier wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien dat van de Maastrichterstraat tot aan de nieuwe ontsluiting leidt. Het is hier niet nodig het fietspad volledig door te trekken aangezien de fietsverbindingen binnen het plangebied reeds aansluiten naar het noorden. De verbindingen voor langzaam verkeer zijn gebaseerd op historische buurt- en voetwegen, zo wordt de bestaande buurtweg nr. 144 behouden en wordt er de verbinding gemaakt met voetweg nr. 216. Het is de bedoeling het binnengebied volledig toegankelijk te maken voor langzaam verkeer en aan te takken op bestaande verbindingen.

Groen

De groene centrale as zal vooral in het westen op verschillende plekken doorlopen tot aan de randen van het woonuitbreidingsgebied. Op deze manier valt het centrale groene park te beleven vanuit de omliggende straten en kan tegelijk het niveauverschil worden opgevangen. In het oosten grenst het groen tot aan de Spelverstraat waardoor de meergezinswoningen zich volledig in het groen zullen bevinden. Dit groen zal aantakken op de bestaande buffer en het centrale park van het bedrijventerrein Spelver en zal de ruggengraat vormen voor de integratie van verbindingen voor langzaam verkeer doorheen het plangebied.

Waterinfiltratievoorzieningen kunnen worden opgevangen in het groen. Rekening houdend met het reliëf kan dit tussen de noord zuid gerichte woningen worden opgevangen, en in het centrale groen. In de zuidelijke zone van het plangebied worden ook voorzieningen op de laag gelegen punten voorzien, bijv. aansluitend bij de parkeerzones. Er wordt zo een extra buffer tussen parkeren en woningen langs Maastrichterstraat voorzien. Ook langs de weg kunnen bijv. grachten geïntegreerd worden.

7.6 Afbakening grafisch plan



Figuur 7-13 Aanduiding contour ruimtelijk uitvoeringsplan op het Masterplan

De studieopdracht omvat het opstellen van een masterplan gekoppeld aan een ruimtelijk uitvoeringsplan. Het ruimtelijk uitvoeringsplan omvat enkel het meest zuidelijke gedeelte van het woonuitbreidingsgebied aangezien er geen behoefte is om het volledige woonuitbreidingsgebied aan te snijden. Ook omdat het woonuitbreidingsgebied Merem, eveneens aan de rand van het

kleinstedelijk gebied, in volle ontwikkeling is en de stad nog kansen wil overlaten voor ontwikkeling buiten het kleinstedelijk gebied.

De 1^e fase sluit aan bij het bestaande woonlint Maastrichterstraat – Tabaartstraat. Later kan er gefaseerd verder ontwikkeld worden naar het noorden. De afgebakende zone van het RUP komt omwille van de ligging (aansluiting bij Spelver, Maastrichterstraat), de goede ontsluiting,... in aanmerking om verder uit te bouwen met wonen en complementaire functies. Omwille van de nood aan bijkomende (wijk)functies/voorzieningen bij de ontwikkeling van een woonuitbreidingsgebied van dergelijke omvang, en de wens deze te laten aansluiten bij de bestaande voorzieningen, is er gekozen om eerst de zuidelijke zijde van het woonuitbreidingsgebied te ontwikkelen waarna latere fases hier aan gekoppeld kunnen worden.

De gehele rand van de Tabaartstraat en de Maastrichterstraat worden mee opgenomen in het RUP. Hierdoor kunnen er eenduidige voorschriften worden opgesteld voor het volledige randgebied en wordt het BPA Tabaart (+ partiële herziening) hier opgeheven.

De visie op korte termijn voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan past volledig binnen de voorgestelde ontwikkeling van het masterplan.

Het aantal woningen dat er bij benadering op korte termijn bijkomend voorzien zijn in het masterplan is 130 woningen. Dit is er van uitgaande dat de oostelijke zone volledig met eengezinswoningen wordt ingevuld en de volledig gelijkvloerse verdieping van de oostelijke zone wordt ingevuld door complementaire functies (+/- 4500m² in het masterplan).⁴

⁴ In de voorschriften van het RUP wordt nog enige flexibiliteit bewaard met betrekking tot de toekomstige invulling. Zo is het mogelijk dat in de westelijke zone meergezinswoningen worden voorzien waardoor een hoger aantal woningen mogelijk is. Ook ten aanzien van de bebouwingsindex wordt een kleine marge genomen ten opzichte van wat voorzien is in het masterplan. Volgens de indexen die er in het RUP zijn opgenomen bedraagt het maximaal aantal te realiseren woningen ongeveer 185, ervan uitgaande dat het volledig gelijkvloerse bouwlaag van de oostelijke zone met complementaire functies wordt ingericht, conform de bebouwingsindex beslaat dit dan een oppervlakte van +/- 5265m².

7.7 Referentiebeelden

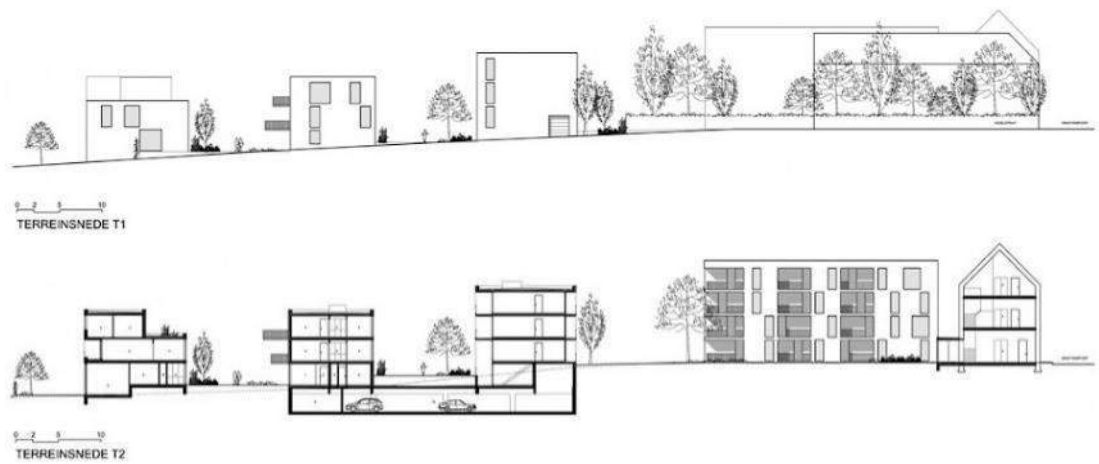
7.7.1 Cederpark Hasselt



7.7.2 RE-VIVE, Den Draad, Gentbrugge



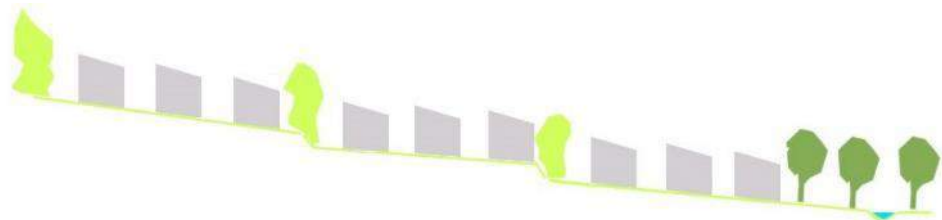
7.7.3 Viva Architecture, masterplan park life, Borgloon



7.7.4 Publieke pleintjes



7.7.5 *Reliëf*



7.7.6 *Noordgerichte tuinen/ Zuidgerichte terrassen*



8 **Mogelijke doorvertaling Grafisch Plan**

8.1 **Planopties en bestemmingen**

De planopties worden vertaald naar een verordend grafisch plan. Dit plan geeft aan voor welke gebieden de specifieke bestemmingen van toepassing zijn. Het grafisch plan moet gelezen worden samen met de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften betreffende de bestemming, de inrichting en/of het beheer.

De stedenbouwkundige voorschriften worden weergegeven in een afzonderlijk verordend deel. De voorschriften en de visie hierachter worden in onderstaande paragrafen beknopt omschreven. Aanvullend hierop wordt in de voorschriften een toelichtende kolom voorzien.

Hierna worden de verschillende planopties kort gemotiveerd.

8.2 **Motivatie van de planopties**

Behoud woon- en voorzieningenlint Tabaartstraat en Maastrichterstraat

De zuidelijke zone langs de Maastrichterstraat en het gedeelte langs de Tabaartstraat wordt bestemd als woongebied. In de zone aansluitend aan de Maastrichterstraat worden zowel eengezinswoningen als meergezinswoningen toegelaten door de reeds bestaande meergezinswoningen en de schaal van de bestaande bebouwing. Het gedeelte van BPA Tabaart (en de partiële herziening) dat binnen het plangebied valt wordt volledig opgeheven. De nieuwe stedenbouwkundige voorschriften worden afgestemd op beide BPA's en bijgestuurd waar nodig. Bijkomend worden er voorwaarden opgelegd aan nevenfuncties.

Onbebouwde zone achter bestaande lint te ontwikkelen als projectzone

Doordat er in het zuidelijke gedeelte van het masterplan zowel voorzieningen als een woonfunctie zijn toegelaten, worden er in het ruimtelijk uitvoeringsplan twee projectzones afgebakend die worden afgestemd op de behoeften van de stad.

Projectzone voor wonen aansluitend bij woonwijk

De westelijke projectzone is gericht op de woonfunctie, met de nadruk op eengezinswoningen en in mindere mate op meergezinswoningen. Binnen deze bestemmingszone is het ook verplicht een publieke parking te voorzien die gericht is op de voorzieningen langs de Maastrichterstraat. Een verbinding voor langzaam verkeer zal deze parking toegankelijk maken.

Projectzone met meer mogelijkheden naar nevenfuncties aansluitend bij Spelver

De oostelijke projectzone heeft als bestemming multifunctioneel stedelijk ontwikkelingsgebied. De volumes die ontwikkeld worden hebben allen een gelijkvloers en eventueel een 1^e verdiep volledig gericht op voorzieningen, kantoren, diensten,... Handel is toegelaten maar wordt sterk beperkt naar type. Het gaat hier voornamelijk om dagdagelijkse voorzieningen gericht op voeding en overige producten zoals een bakker, slager, krantenwinkel,... Dit kadert in het voornemen om voorzieningen toe te staan die ondergeschikt zijn aan deze in het handelscentrum en om concurrentie te vermijden. Om deze reden worden er bijvoorbeeld geen kledingwinkels ed. toegelaten. De woonfunctie bestaat hier uitsluitend uit meergezinswoningen op het verdiep. Ook zijn er meerdere bouwlagen toegelaten dan de westelijke projectzone om de aansluiting met de omgeving te verzekeren. Opnieuw wordt er in deze projectzone een publieke parking voorzien die nu gericht is op de voorzieningen binnen de projectzone. Meergezinswoningen zullen in beide projectzones verplicht ondergronds parkeren.

Reservatiezone voor supermarkt

In het zuidoostelijk gedeelte van het plangebied bevindt zich een overdrukzone waarbinnen de handel toegelaten is. Het plan is hier op korte termijn een Colruyt te vestigen. Indien de handelsfunctie niet ingenomen wordt binnen een bepaalde termijn vervalt de overdrukzone en wordt het gebied opgenomen bij de woonzone en de projectzone. Het ontwikkelen van dergelijke handel op deze locatie is zeer positief te noemen. Het gebied heeft een uitstekende bereikbaarheid en is vlakbij de omleidingsweg gelegen. Daarnaast past het binnen de ontwikkeling van het nieuwe wijkcentrum hetgeen behoefte heeft aan bijkomende en aanvullende voorzieningen die complementair zijn aan die in het handelscentrum. Op de verdieping wordt verplicht een woonfunctie voorzien en de wand naar de Maastrichterstraat bevat verplicht openingen. Hierdoor ontstaat een kwalitatief geheel dat aansluit bij het karakter van de omgeving.

Vastleggen ontsluitingsweg en belangrijke langzame verkeersverbindingen

De ontsluiting van het gebied wordt voorzien door een verbinding te organiseren tussen de Tabaartstraat en de Spelverstraat. Zo wordt het binnengebied uiterst bereikbaar en wordt er een alternatieve ontsluiting voorzien voor bewoners van de wijk Tabaart. Die zorgt ervoor dat ze niet moeten omrijden na het knippen van de Spelverstraat. De hoofdtoegang wordt voorzien ter hoogte van het kruispunt Spelverstraat – Maastrichterstraat. De Tabaartstraat blijft geknipt.

De verbindingen voor langzaam verkeer zorgen voor een hoge toegankelijkheid van het binnengebied en hebben een historische oorsprong. De verbindingen zijn gebaseerd op het buurt- en voetwegennetwerk dat slechts zeer beperkt aanwezig is binnen het plangebied.

Afwijking richtinggevend deel van het GRS

In het GRS wordt een woningdichtheid van 28 won/ha aangegeven tegenover een dichtheid van 35won/ha in het masterplan voor het volledige woonuitbreidingsgebied. De provincie heeft reeds aangegeven dat het de dichtheid uit het GRS als een minimum voor het gebied ziet. De reële verwachting in stedelijk kerngebied is bovendien dat vanuit de marktvraag een hogere dichtheid gerealiseerd zal worden. Dit is hier ook te verantwoorden gezien de goede ligging van het gebied. Conform het beleidsplan Ruimte dient er verdicht te worden op goed gelegen plaatsen ten voordele van het behoud van de open ruimte. Verdichting vlakbij het centrum is wat hier beoogd wordt.

8.3 Limitatieve opgave van op te heffen voorschriften

Volgende bestemmingen of voorschriften worden opgeheven:

Gewestplan:

- Woonuitbreidingsgebied
- Woongebied met landelijk karakter

BPA Nr. 7a De Tabaart:

- Zone voor gesloten bebouwing
- Zone voor open bebouwing
- Zone voor openbaar nut
- Zone voor hovingen
- Zone voor bijgebouwen
- Zone voor non-aedificandi

Partiële herziening BPA Bilzen Tabaart:

- Zone voor tuinen
- Zone A
- Zone B (1+2 bouwlagen)
- Zone voor verticale ontsluiting watertoren

Verkavelingen

- V58
- V304

8.4 Ruimtebalans

Uitgaande van de bestemmingswijzigingen die gerealiseerd worden door de opmaak van het RUP kan men de hierna opgenomen ruimtebalans opmaken. De ruimtebalans verschaft inzicht in de oppervlakten die in het RUP worden bestemd (bruto oppervlakte).

Deze ruimtebalans geeft hierbij de vergelijking tussen de oppervlakte per bestemming vóór de inwerkingtreding van het RUP, en de oppervlakte die in het RUP wordt vastgelegd.

RUIMTEBALANS				
Gebiedscategorie	Gewestplan (m ²)	BPA Tabaart (m ²)	Part herz BPA Tabaart (m ²)	GP (m ²)
Wonen	49.640	7.030	441	57.111
TOTAAL	57.111			57.111

Bescheiden wonen:

De bescheiden last wordt opgelegd bij volgende projecten:

1. Verkavelingen bestemd voor woningbouw van tenminste tien loten krijgen altijd een bescheiden last opgelegd, verkavelingen tussen 5 en 10 loten krijgen een bescheiden last opgelegd vanaf een grondoppervlakte groter dan een halve hectare; verkavelingen van minder dan 5 loten zijn vrijgesteld van een bescheiden last;
2. Groepswoningbouwprojecten waarbij ten minste tien woongelegenheden ontwikkeld worden;
3. De bouw of de herbouw van appartementsgebouwen waarbij ten minste vijftig appartementen gecreëerd worden;
4. Verkavelingen, groepswoningbouwprojecten en projecten voor de bouw of de herbouw van appartementsgebouwen die niet voldoen aan de voorwaarden, vermeld in 1°, 2° of 3°, en waarvoor een verkavelingsvergunning of een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd door een verkavelaar of een bouwheer wiens project aansluit op andere, door dezelfde verkavelaar of bouwheer te ontwikkelen gronden, die samen met de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft, een oppervlakte van meer dan een halve hectare beslaan.

De last bescheiden wonen kan op drie manieren uitgevoerd worden:

- De eerste mogelijkheid is de uitvoering in natura, d.w.z. realisatie door de ontwikkelaar zelf (artikel 4.2.6 decreet grond- en pandenbeleid).
- Ten tweede kunnen de vereiste gronden verkocht worden aan een sociale woonorganisatie of een lokaal openbaar bestuur (artikel 4.2.7 decreet grond- en pandenbeleid).
- Tenslotte is er de mogelijkheid om de last af te kopen door een bijdrage te storten aan de gemeente in kwestie (bedragen vermeld in FAQ) (artikel 4.2.8 decreet grond- en pandenbeleid).

De uitvoering van de last bescheiden wonen kan - mits instemming van het vergunningverlenende bestuursorgaan - ook verlegd worden naar andere terreinen dan deze die gelegen zijn binnen het project (artikel 4.2.8/1 decreet grond- en pandenbeleid).

Voor gronden in eigendom van Vlaamse besturen of Vlaamse semipublieke rechtspersonen bedraagt deze last bescheiden wonen 40%, voor gronden in eigendom van overige natuurlijke personen of

rechtspersonen bedraagt deze 20%. In een ruimtelijk uitvoeringsplan dat woonuitbreidingsgebied omzet naar woongebied, moet een norm van 40% opgelegd worden (ook voor private gronden).

8.5 **Register potentiële planschade, planbaten, kapitaalschade en gebruikerscompensatie**

Onderstaande tabel geeft, zoals bepaald in artikel 2.2.2 §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex ruimtelijke ordening, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenvergoeding, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

De regeling over de planschade is te vinden in art. 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De regeling over de planbatenheffing is te vinden in art. 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De regeling over kapitaalschade is te vinden in art. 6.2.1 en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

De regeling over gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende de vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut.

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van de die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

Dit register werd opgemaakt door het plan zoals het gold voor de bestemmingswijziging (digitaal) te vergelijken met het voorliggende plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en nieuwe plan. Daarom kunnen bij de (digitale) vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.

Type regeling	Bestemmingswijziging	Betrokken percelen
Planschade	nvt	nvt
Planbaten	nvt	nvt
Kapitaalschade/ Gebruikersschade	nvt	nvt

9 *Effectbeoordeling*

9.1 *Wettelijk kader en toetsing plan-MER-plicht*

Met de goedkeuring van het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's door de Vlaamse Regering op 12 oktober 2007, moet de initiatiefnemer van een plan met –mogelijk– aanzienlijke milieueffecten, zoals bijvoorbeeld ruimtelijke uitvoeringsplannen, deze milieueffecten en eventuele alternatieven in kaart brengen.

Ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de plenaire vergadering plaats vindt na 1 juni 2008, moeten aan deze regelgeving voldoen. Er geldt evenwel enkel een plan-MER plicht voor deze plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

Overeenkomstig artikel 4.2.3 §3 geldt, voor een plan of programma, dat overeenkomstig artikel 4.2.1, onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk valt, en dat het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging inhoudt, dat er geen plan-MER moet worden opgemaakt voor zover de initiatiefnemer aan de hand van de criteria die worden omschreven in bijlage I, die bij dit decreet is gevoegd, aantoont dat het plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

Artikel 4.2.1 stelt dat dit hoofdstuk van toepassing is op ieder plan of programma dat het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor een project⁵.

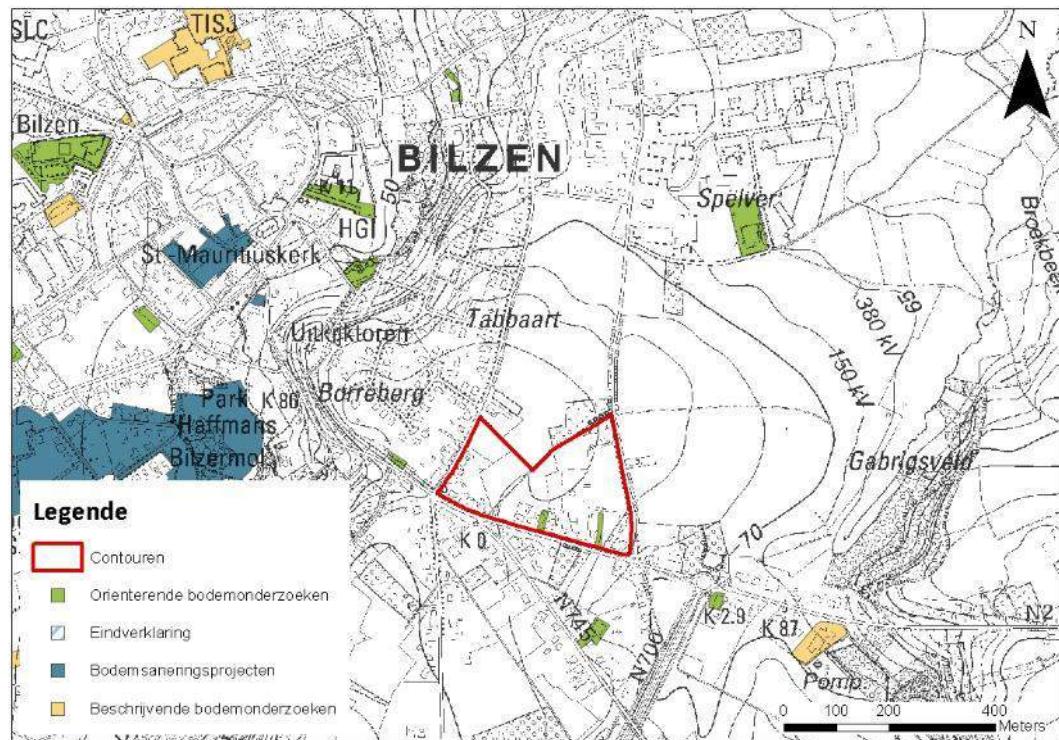
RUP's vallen alvast onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM).

Ruimtelijke uitvoeringsplannen vormen tevens het kader voor de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning, die pas kan worden verleend als het voorgenomen project zich in de bestemming bevindt die overeenstemt met de bestemming vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het RUP vormt dus het kader op basis waarvan de stedenbouwkundige vergunning toegekend wordt. Het RUP valt bijgevolg onder het toepassingsgebied van het DABM.

Er kan echter geargumenteed worden dat het voorliggende RUP betrekking heeft op een **klein gebied op lokaal niveau**, waardoor er geen plan-MER-plicht geldt voor zover aan de hand van de criteria die worden omschreven in bijlage I bij het DABM, kan worden aangetoond dat het plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

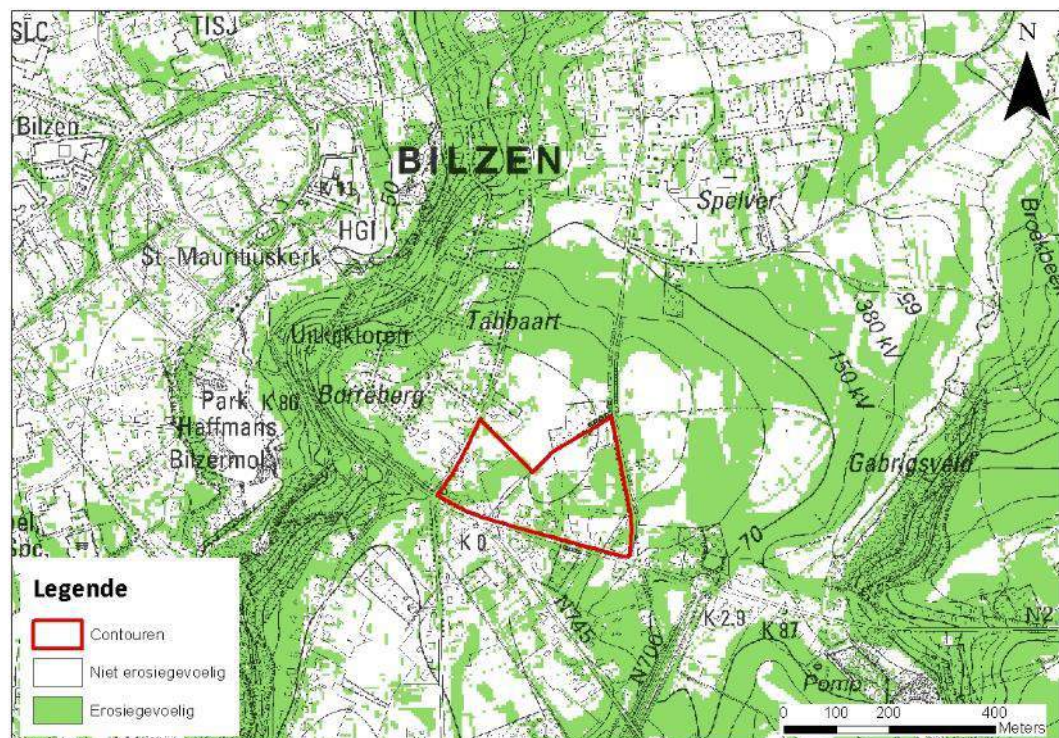
De oppervlakte van het plangebied bedraagt ca. 6 ha. Dit komt overeen met ca. 0,08 % van de totale oppervlakte van de stad Bilzen. Het RUP voorziet in de omzetting van woonuitbreidingsgebied naar woongebied, met bijkomend een zone (in overdruk) voor voorzieningen en handel in functie van lokale behoeftes. Er kan dus geconcludeerd worden dat voorliggend RUP handelt over een klein gebied op lokaal niveau.

⁵ Dit hoofdstuk is eveneens van toepassing op ieder plan of programma, waarvoor, gelet op het mogelijke effect op gebieden, een passende beoordeling vereist is uit hoofde van artikel 36ter, § 3, eerste lid, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. Gezien de ruimtebalans neutraal blijft in het plangebied (bedrijvigheid en natuur blijven behouden) en enkel de voorschriften worden aangepast, wordt geen effect verwacht op het naburige Habitat- en Vogelrichtlijngebied waardoor geen passende beoordeling vereist is. Dit wordt in de discipline biodiversiteit besproken (zie paragraaf 9.4).



Figuur 9-2: Bodemonderzoeken ter hoogte van het plangebied (Bron: OVAM, Afdeling Bodemsanering en Attestering, toestand 09/08/2017)

Volgens de watertoetskaart erosiegevoeligheid is het plangebied en voornamelijk de omgeving gevoelig voor erosie.



Figuur 9-3: Watertoetskaart erosiegevoeligheid

9.2.2 **Mogelijke effecten**

Door uitvoering van het plan zal het terrein (verder) ingevuld kunnen worden in functie van wonen en voorzieningen. Hierbij is het mogelijk dat bodemverdichting en/of profielverstoring optreden. Bij de aanleg van nieuwe bebouwing en verharding kan er tijdelijk verdichting optreden door het betreden van de bodem met zware machines, indien dit in verdichtingsgevoelige zones gebeurt. De antropogene en lemige bodems zijn echter weinig tot matig gevoelig voor verdichting. Sowieso zijn effecten beperkt tot de latere groene/onverharde zones. Tevens kan het aanwezige bodemprofiel verstoord worden. Er zijn echter geen waardevolle bodemprofielen gelegen binnen het plangebied. Aanzienlijke effecten ten aanzien van verdichting en profielverstoring worden bijgevolg niet verwacht.

Voor de aanvoer en afvoer van grond en in geval van calamiteiten dient de geldende regelgeving gevolgd te worden, waardoor geen aanzienlijke effecten verwacht worden ten aanzien van bodemverontreiniging en bodemkwaliteit. Bovendien worden geen industriële of vervuilende activiteiten vooropgesteld door middel van het voorgenomen plan. Het risico op bodemverontreinigingen wordt globaal dan ook beperkt ingeschat.

Het plangebied is deels aangeduid als erosiegevoelig. Na analyse van het digitaal terreinmodel blijkt dat er in het plangebied slechts beperkte hoogteverschillen aanwezig zijn (tot een 5tal meter verspreid over het volledige plangebied). Het risico op erosie wordt dan ook beperkt inschat.

9.2.3 **Milderende maatregelen en aanbevelingen**

Er worden geen milderende maatregelen voorgesteld ten aanzien van de discipline bodem. Binnen de zone met leembodems kan aanbevolen worden om tijdens de werken gebruik te maken van drukverspreidende middelen (rijplaten, ...). Na de werken kan de bodem terug losgewerkt worden.

9.2.4 **Conclusie**

Er zijn vanuit de discipline bodem geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten van voorliggend plan.

9.3 **Discipline Water**

9.3.1 **Bestaande toestand**

Verschillende elementen van de bestaande toestand rond water, werden reeds besproken bij het decreet Integraal Waterbeleid (zie § 0). De belangrijkste elementen uit deze paragraaf worden vervolgens weergegeven samen met enkele aanvullingen met betrekking tot grondwater, oppervlaktewater en afvalwater.

Grondwater

Het zuidoosten van het plangebied is aangeduid als zeer gevoelig voor grondwaterstroming op watertoetskaart. De overige delen van het plangebied zijn aangeduid als matig gevoelig voor grondwaterstroming.

De infiltratiegevoeligheid van het gebied werd reeds besproken in § 4.7.3. Hieruit blijkt dat het oostelijke deel aangeduid wordt als niet infiltratiegevoelig, terwijl het westelijk deel wel aangeduid is als infiltratiegevoelig.

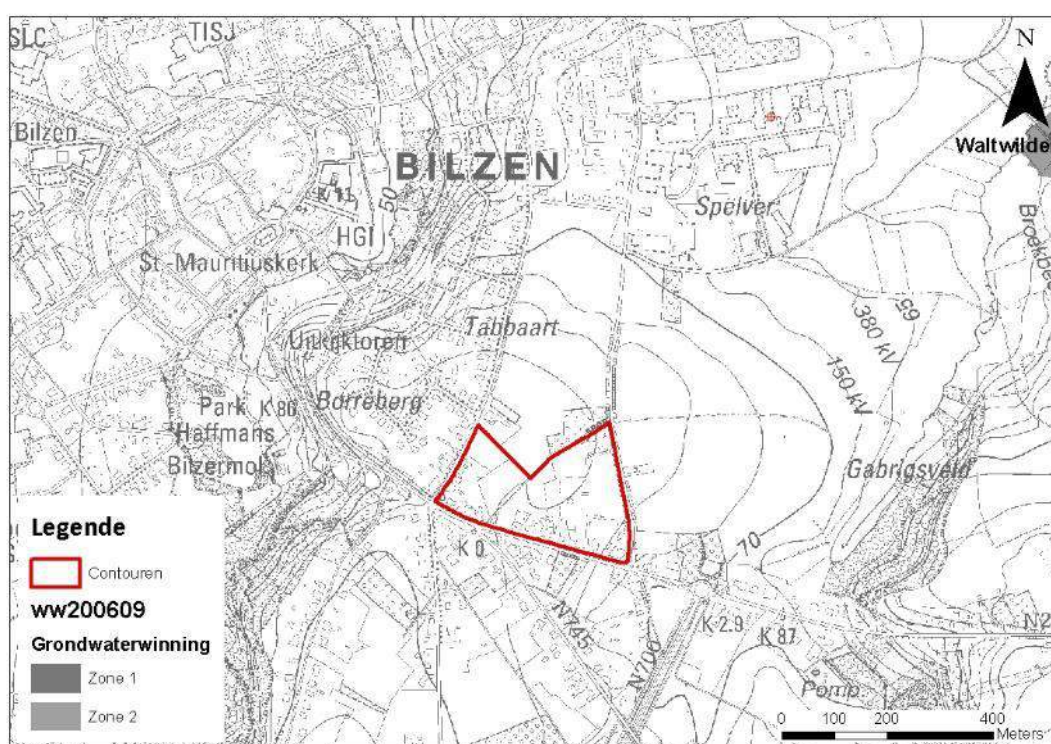
De grondwaterkwetsbaarheidskaart geeft de risicograad aan van verontreiniging van het grondwater in de bovenste waterlaag door stoffen die van op de bodem in de grond dringen. Hiermee wordt de bovenste laag bedoeld waaruit eventueel op commerciële wijze water kan onttrokken worden. De drie belangrijkste factoren die de kwetsbaarheid kunnen bepalen zijn: de doorlaatbaarheid van de watervoerende laag, de dikte/doorlaatbaarheid van de deklaag en de dikte van de onverzadigde zone.

Het oostelijke deel van het plangebied is aangeduid als uiterst kwetsbaar (Aa1). Het westen van het plangebied is aangeduid als weinig kwetsbaar (Cc).

Tabel 9-1: Kwetsbaarheidsklasse Ba1

	Aa1	Cc
Deklaag	=< 5m en/of zandig	Kleilig
Kwetsbaarheidsschaal	Uiterst kwetsbaar	Weinig kwetsbaar
Onverzadigde zone	=< 10 m	=< of > 10 m
Watervoerende laag	Krijt, kalksteen, zandsteen, mergel	Zand

Binnen of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen beschermingszones van grondwaterwinningen noch vergunde grondwaterwinningen gelegen.



Figuur 9-4: Vergunde grondwaterwinningen in de omgeving van het plangebied (Bron: DOV, geraadpleegd op 09/08/2017)

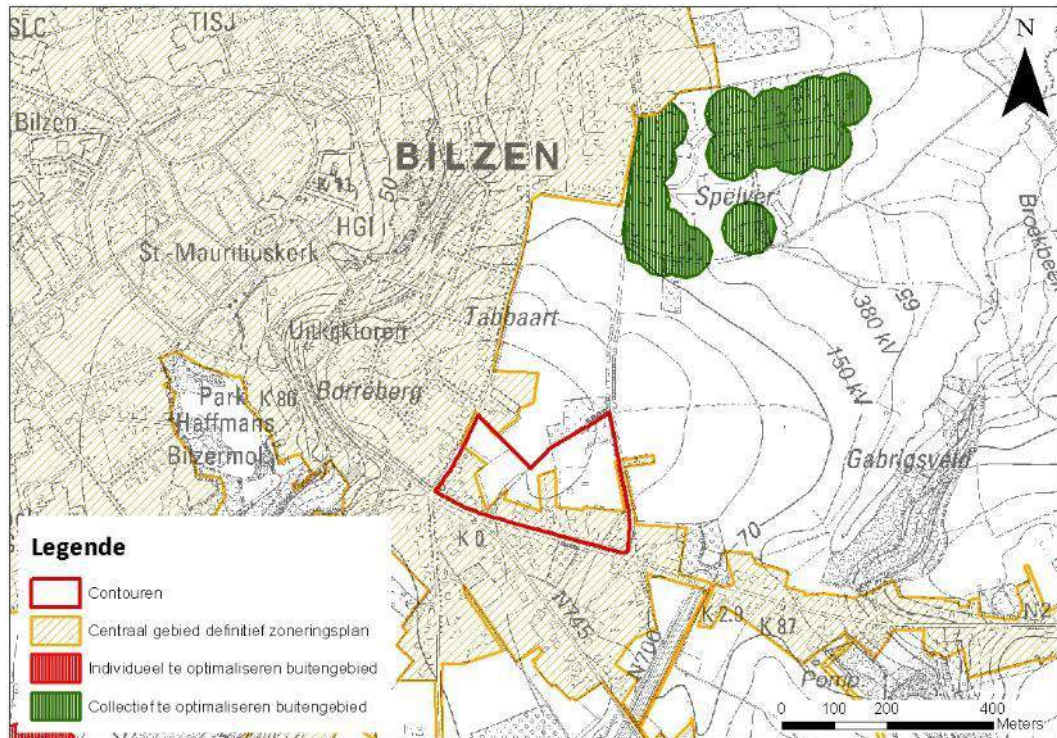
Oppervlaktewater

Waterlopen en de overstromingsgevoeligheid van het gebied werden reeds besproken in § 0. Hieruit blijkt dat geen waterlopen binnen of in de directe omgeving van het plangebied gelegen zijn. Het plangebied is niet overstromingsgevoelig (uitgezonderd minimale zone in het zuiden, zie 4.7.2).

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een goedgekeurd signaalgebied (versie 7 april 2017). Binnen het plangebied zijn tevens geen van nature overstroombare zones (met uitzondering van een kleine zone in het zuidoosten) of risicozones voor overstromingen gelegen. De valleigebieden ten oosten en ten westen van het plangebied zijn dit wel.

Afvalwater

Het afvalwaterbeleid wordt gestuurd via de gemeentelijke zoneringsplannen, waarin afgebakend wordt welke zones te rioleren zijn en in welke zones IBA's moeten komen (al dan niet collectief beheerd). Langs de Maastrichterstraat is het plangebied aangeduid als centraal gebied. Het plangebied behoort tot het zuiveringsgebied van Bilzen.



Figuur 9-5: Zoneringsplan afvalwater (Bron: AGIV & CIW)

9.3.2 *Mogelijke effecten*

Ondergrondse constructies zoals funderingen, kelders en ondergrondse parkings zullen mogelijk zijn binnen het RUP. Gezien de verspreide inplanting van de gebouwen en dus de eerder beperkte omvang van deze ondergrondse constructies, kan redelijkerwijze aangenomen worden dat het grondwater zich rond of onder de constructies kan verplaatsen. Er worden dan ook geen aanzienlijke effecten verwacht.

Er zal mogelijks bemaald moeten worden voor de aanleg van de ondergrondse constructies (funderingen, kelders en ondergrondse parkings). De bemaling zal echter lokaal en beperkt in de tijd zijn, waardoor geen aanzienlijke effecten verwacht worden op de omgeving. Bovendien zijn geen vergunde grondwaterwinningen of drinkwaterwinningen aanwezig in de directe omgeving.

Binnen of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen waterlopen gelegen. Er worden dan ook geen effecten verwacht ten aanzien van waterlopen.

Het merendeel van het plangebied is momenteel als onverhard te beschouwen. Door uitvoering van het planvoornemen zal de verhardingsgraad echter aanzienlijk toenemen binnen het gebied, door invulling van het gebied voor wonen en voorzieningen. Als de ontwikkeling van het masterplan gevolgd zal worden zal er ongeveer 22.387m² verharde oppervlakte bijkomen, dit vereist een infiltratieoppervlakte van 895m² (4m²/100m²) en een buffervolume van 739m³ (330m³/ha). Volgens het advies van de dienst waterlopen kan er echter niet gerekend worden op infiltratie van hemelwater aangezien infiltratie niet mogelijk is in de Leemstreek. Er zal dus een bufferbekken met vertraagde afvoer gerealiseerd moeten worden. Binnen de contour van het RUP worden meerdere groene zones

mogelijk gemaakt met een minimale oppervlakte van 6.715m², de buffering van hemelwater kan dus plaatsvinden in deze zones. Binnen het plangebied is slechts een zeer beperkte zone aangeduid als potentieel overstromingsgevoelig. De geldende regelgeving, met name de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater, dient gevolgd te worden. Er worden geen aanzienlijke effecten verwacht.

Wat afvalwater betreft, blijkt dat het plangebied niet volledig is aangeduid op de zoneringsplannen van de VMM. Dit betekent dat voor de niet ingetekende zones een eigen afvalwaterzuiveringsinstallatie zal voorzien moeten worden of dat er afspraken met de rioolbeheerder gemaakt moeten worden over een eventuele aansluiting.

9.3.3 **Milderende maatregelen**

Er worden geen milderende maatregelen of aanbevelingen ten aanzien van de discipline water voorgesteld.

9.3.4 **Conclusie**

Er zijn vanuit de discipline water geen aanzienlijke effecten te verwachten door uitvoering van het plan, er van uitgaande dat de geldende regelgeving in acht wordt genomen (gewestelijke verordening hemelwater,...) en dat er voorzien wordt in een eigen waterzuiveringsinstallatie of afspraken gemaakt worden met de rioolbeheerder voor de zones die niet ingetekend zijn op het zoneringsplan.

9.4 **Discipline Biodiversiteit**

9.4.1 **Bestaande toestand**

Verschillende elementen van de bestaande toestand rond biodiversiteit, werden reeds besproken bij het Open ruimtebeleid (zie § 4.6). Een beknopte samenvatting wordt hierna gegeven.

Ten aanzien van de biologische waarde van het gebied werd het volgende geconcludeerd: *Het plangebied wordt gedeeltelijk aangeduid als biologisch waardevol (paardenweide). Er zijn tevens complexen van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen aanwezig. De paardenweide is biologisch waardevol en is een soortenrijk permanent cultuurgrasland + een houtkant met dominantie van meidoorn. Daarnaast zijn er nog bermen en verruigde graslanden aanwezig ter hoogte van de verbindingsweg tussen de Spelverstraat en de Tabaartstraat. De weinig waardevolle moestuin is op de kaart aangeduid als een soortenarm permanent cultuurgrasland en bevat een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen.*

Ten aanzien van de beschermde gebieden blijkt dat de afstand van het VEN-gebied en het Habitatrichtlijngebied tot het plangebied minimaal 1 km bedraagt.

9.4.2 **Mogelijke effecten**

Gezien de aard van het planvoornemen (woningen en voorzieningen voor lokale behoeften) en de afstand tot beschermde gebieden (minstens 1 km tot VEN- en habitatrichtlijngebied), worden geen significante effecten verwacht ten aanzien van deze gebieden. De opmaak van een (voortoets) passende beoordeling of (verscherpte) natuurtoets wordt niet nodig geacht.

Zoals blijkt uit de beschrijving van de bestaande toestand, is het plangebied hoofdzakelijk biologisch minder waardevol. Beperkt zijn waardevolle elementen aanwezig. Binnen het plangebied voorziet het voorgenomen plan echter ook ruimte voor groen. Er kan dus gesteld worden dat waardevolle elementen gecompenseerd kunnen worden binnen de nieuw aan te leggen groene zones. Aanzienlijke effecten worden bijgevolg niet verwacht.

Gezien de huidige invulling van het plangebied (woningen en akkers), wordt er niet verwacht dat er veel belangrijke fauna aanwezig is die mogelijks verstoring kan ondervinden. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten op fauna verwacht.

9.4.3 **Milderende maatregelen**

Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht ten aanzien van de discipline Biodiversiteit, milderende maatregelen worden niet voorgesteld. Een algemene aanbeveling is het gebruik van inheemse, streekeigen vegetatie.

9.4.4 **Conclusie**

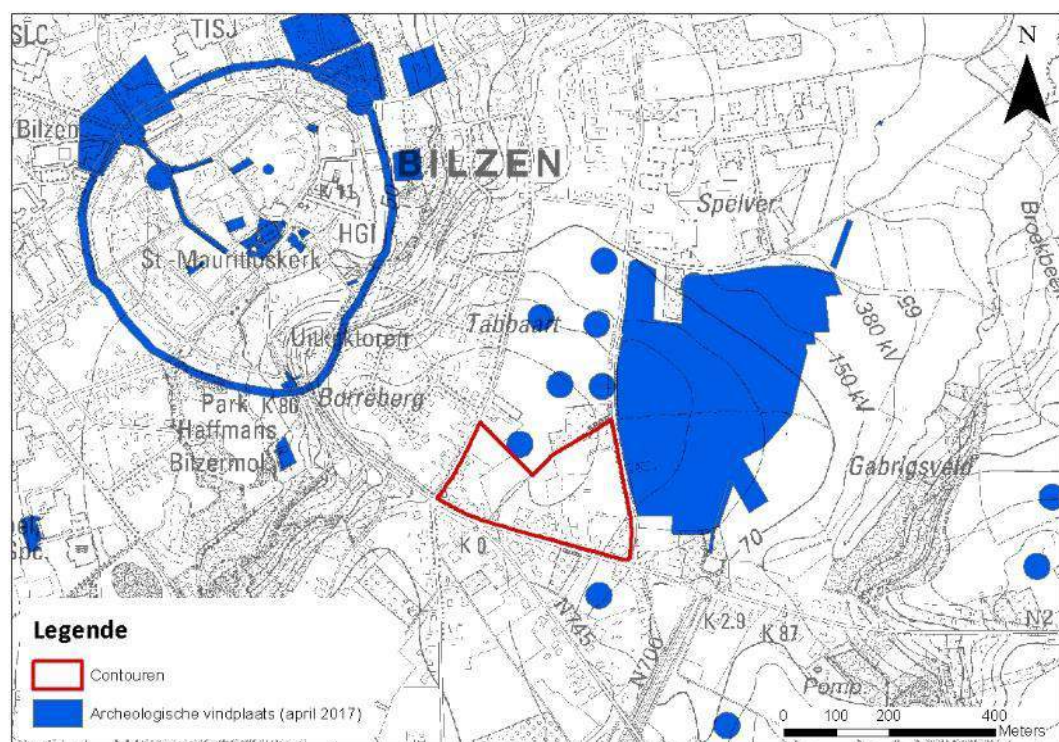
Er zijn vanuit de discipline biodiversiteit geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten van het voorgenomen plan.

9.5 **Discipline Landschap, erfgoed en archeologie**

9.5.1 **Bestaande toestand**

Verschillende elementen van de bestaande toestand rond landschap, erfgoed en archeologie werden reeds besproken (zie § 4.5). In deze paragraaf werd besloten dat geen beschermd noch bouwkundig erfgoed aanwezig is in of in de directe omgeving van het plangebied.

Ten aanzien van archeologie blijkt dat een perceel binnen het plangebied aangeduid is als zone waar geen archeologisch erfgoed te verwachten is. Er kan ten aanzien van archeologie echter aangevuld worden dat in de directe omgeving van het plangebied verschillende archeologische vondsten opgenomen zijn in de centraal archeologische inventaris (zie onderstaande figuur).



Figuur 9-6: Situering archeologische vondsten (CAI)

9.5.2 **Mogelijke effecten**

Erfgoed

Binnen of nabij het plangebied is geen beschermd of bouwkundig erfgoed gelegen. Er worden dan ook geen significante effecten verwacht ten aanzien van erfgoed.

Landschapsbeeld

Ten aanzien van het landschapsbeeld kan gesteld worden dat het zuiden en westen van het plangebied reeds ingevuld werd met woningen. Ten westen van het plangebied is bovendien reeds een woonwijk gelegen, terwijl ten oosten van het plangebied een bedrijventerrein ontwikkeld worden. Verderop ten noorden is ook reeds een woonwijk aanwezig. Er kan dus gesteld worden dat de ontwikkeling van het gebied een verderzetting is van de ontwikkelingen in de omgeving. De openheid van het landschap en de zichten op het open agrarisch landschap worden beperkt, maar aanzienlijke effecten worden niet verwacht.

Archeologie

De ondergrond binnen het plangebied kan beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie van de potentieel archeologische waarden. De verdere invulling van het plangebied als bedrijventerrein zal vergraving met zich meebrengen (funderingen, nutsleidingen, ...). Hierdoor bestaat een potentiële kans op het verstoren van archeologische waarden, wat een significant negatief effect zou betekenen indien dit zich zou voordoen.

Dergelijke vondsten zijn niet uit te sluiten, noch te voorzien zonder bijkomend archeologisch onderzoek. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan dus enkel met verder onderzoek worden vastgesteld.

Sinds 1 juni 2016 is het onderdeel archeologie van het Onroerend Erfgoeddecreet van kracht. Door het in werking treden van dit decreet is het mogelijk dat bij de vergunningsaanvraag een bekrachtigde archeologienota moet zitten. De verplichting is afhankelijk van een aantal criteria en drempels. Dit dient in de projectfase onderzocht te worden. Of je verplicht bent een archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag is onder meer afhankelijk van de totale oppervlakte van de percelen, de oppervlakte van de geplande bodemingrepen, de ruimtelijke bestemming van het terrein en de ligging binnen of buiten een archeologische zone uit de vastgestelde inventaris of binnen een beschermd archeologische site.

Daarnaast is ook de vondstmeldingsplicht van toepassing. Iedereen die, op een ander moment dan bij het uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek, een archeologische opgraving of het gebruik van een metaaldetector, een roerend of onroerend goed vindt waarvan hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het archeologische erfgoedwaarde heeft, is verplicht daarvan binnen drie dagen aangifte te doen bij het agentschap. De Vlaamse Regering kan de nadere regels daarvoor bepalen.

Gezien er voldoende regelgeving is inzake archeologie worden er geen aanzienlijke effecten verwacht.

9.5.3 **Milderende maatregelen**

Er worden geen milderende maatregelen voorgesteld voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

9.5.4 **Conclusie**

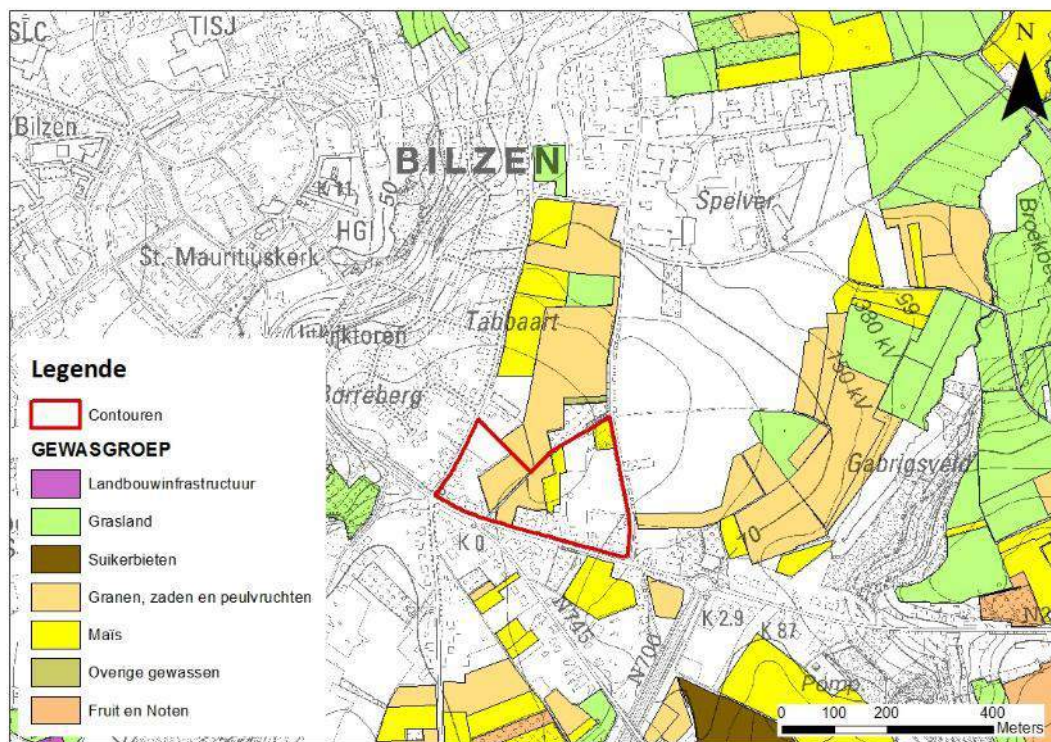
Er zijn vanuit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie geen significante effecten te verwachten van het plan, ervan uitgaande dat de geldende regelgeving in acht wordt genomen.

9.6 *Discipline Mens*

9.6.1 *Bestaande toestand*

Functies

Binnen het plangebied is momenteel reeds bewoning aanwezig. Bovendien zijn nevenfuncties zoals een kapper, restaurant en winkels aanwezig ter hoogte van de bewoning. De onbebouwde percelen zijn veelal in landbouwgebruik (maïs, granen, zaden en peulvruchten).



Figuur 9-7: Geregistreerde landbouwpercelen (ALV, 2015)

Mobiliteit

Het mobiliteitsplan, het fietsroutenetwerk, de bereikbaarheid van de site met openbaar vervoer en het MOBER Tabaart-Spelver werd reeds besproken in § 4.4. Er wordt dan ook integraal verwezen naar deze hoofdstukken.

Hinder, gezondheid en Veiligheid

Lucht

Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in de huidige situatie werd beroep gedaan op de ATMOSYS-kaarten (beschikbaar op de website <http://atmosys.eu/faces/services-annual-maps.jsp>) met waarden uit 2014. De resultaten zijn samengevat in onderstaande tabel.

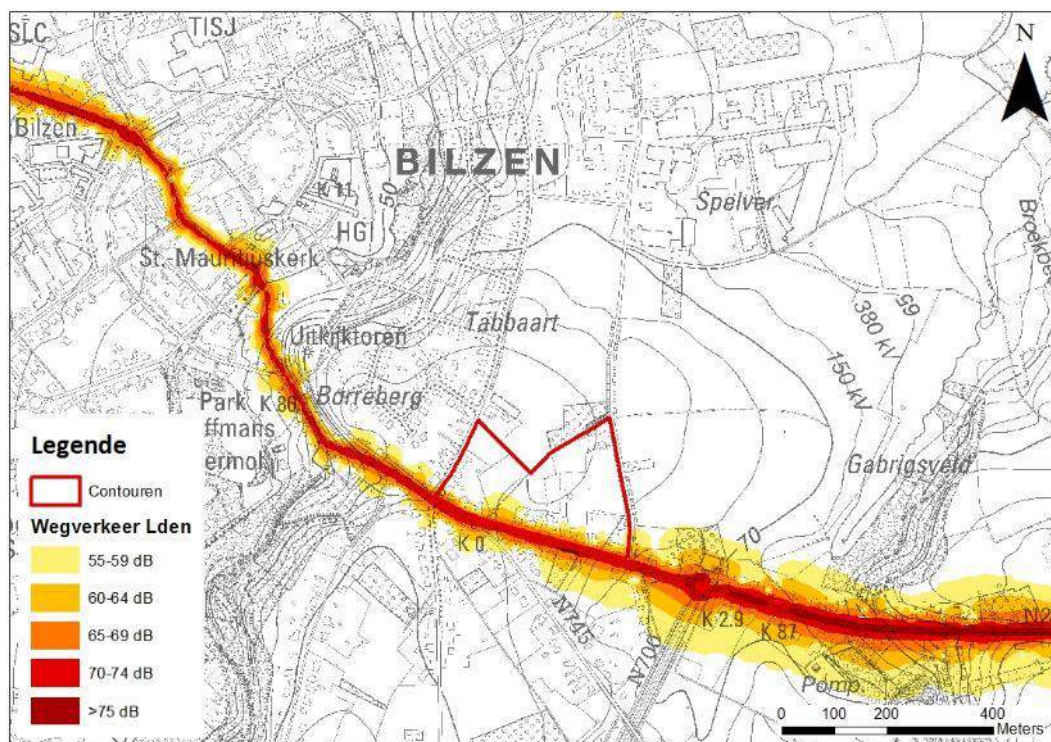
Tabel 9-2: Immissiegrenswaarden volgens VLAREM II en Europese dochterrichtlijnen en de waarden uit de ATMOSYS-kaart (jaargemiddelde)

Polluent	Grenswaarde $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Plangebied
NO_2 en NO_x	40	16 – 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Fijn Stof (PM10)	40	16 – 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Fijn Stof (PM2,5)	25 (20 in 2020)	11 – 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Uit bovenstaande tabel blijkt dat waarden ruimschoots voldoen aan de norm. De luchtkwaliteit in de omgeving kan als ‘vrij goed’ omschreven worden.

Geluid

Aan de hand van beschikbare geluidskaarten (Bron: LNE) wordt eventuele geluidshinder in of nabij belangrijke wegen verduidelijkt. Deze kaarten geven geen hinder aan ten gevolge van weg-, spoor- of luchtverkeer. Spoor- en luchtverkeer is niet relevant voor voorliggend plan. De Maastrichterstraat vormt wel een bron van geluidshinder (zie onderstaande figuur).



Figuur 9-8: Geluidsbelastingskaart wegverkeer (Bron: LNE)

Veiligheid

Wat de veiligheid betreft, werd gekeken naar de database van de overheid die de Seveso-bedrijven weergeeft in de omgeving. Onder zo een Seveso-bedrijf wordt verstaan:

- site waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd (ontvlambaar, giftig, ontplofbaar);
- site waar zulke stoffen behandeld worden;
- site waar gevaarlijke stoffen opgeslagen en verdeeld worden.

Er zijn echter geen seveso-inrichtingen gelegen binnen een straal van 2 km rondom het plangebied. Er worden ook geen hoogspanningslijnen aangetroffen in het plangebied. Ca. 450 m ten oosten van het plangebied zijn hoogspanningslijnen van 150 kV en 360 kV aanwezig.

9.6.2 **Mogelijke effecten**

Functies

Het voorgenomen plan voorziet de herbestemming van woonuitbreidingsgebied naar woongebied. Het RUP heeft planologisch bijgevolg een neutrale ruimtebalans. Bijkomend wordt via een overdruk ruimte voorzien voor voorzieningen en handel, afgestemd op lokale behoeften. Detailhandel zal niet toegelaten worden, om concurrentie met het centrum te vermijden.

Door middel van het voorgenomen plan wordt bijgevolg een woonfunctie en mogelijke handelsfunctie gecreëerd, hetgeen positief beoordeeld kan worden. Ten voordele van deze nieuwe functies, dient echter de landbouwfunctie in het gebied te verdwijnen. Het betreft echter zonevreemde landbouw, buiten herbevestigd agrarisch gebied. Ten aanzien van de betrokken landbouwers zal dit lokaal een negatief effect hebben, maar ten aanzien van de globale functie landbouw worden geen significante effecten verwacht.

Globaal kan dus gesteld worden dat de (beperkte) landbouwfunctie in het gebied verloren zal gaan ten voordele van de (nieuwe) functies wonen en handel. Er worden ten aanzien van het ruimtelijk functioneren van het gebied dan ook geen aanzienlijke effecten verwacht.

Mobiliteit

Zie MOBER in bijlage.

In toegevoegde mobiliteitsstudie werd de verkeersimpact van het RUP Tabaart in beeld gebracht. Het voorgenomen plan omvat de realisatie van het woonuitbreidingsgebied rond de Tabaartstraat/Maastrichterstraat in Bilzen. Binnen de contouren van het RUP kunnen er maximum 238 woningen gerealiseerd worden zonder aanvullend programma. Wanneer er wordt uitgegaan van een aanvullend programma kan er maximum een programma gerealiseerd worden van 5.265 m² voorzieningen. Hierbij wordt het aantal woningen beperkt afhankelijk van het aantal voorzieningen.

Om een worst-case scenario door te rekenen wordt uitgegaan van een scenario met 185 woningen (waarvan maximaal 54 eengezinswoningen en 131 meergezinswoningen) & 5.265m² voorzieningen. De bijkomende verkeersgeneratie van deze voorgenomen activiteit wordt geschat op 90 extra autoverplaatsingen tijdens het drukste ochtendspitsuur en 289 extra autoverplaatsingen tijdens het drukste avondspitsuur.

Noch naar afwikkeling, noch naar verkeersleefbaarheid en –veiligheid worden er in de toekomst echter problemen verwacht. De wachttijden op de ontsluitende kruispunten N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat en N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel blijven op een niveau zodat op beide kruispunten een relatief vlotte afwikkeling zal blijven bestaan. Daarnaast wordt er een gelijkaardige verkeersveiligheid en –leefbaarheid verwacht bij realisatie van het voorgenomen programma.

De in het RUP opgelegde minimumnormen omtrent parkeren volstaan om de toekomstige parkeerbehoefte op te vangen en de parkeerdruk in de omgeving niet te verhogen.

Lucht

Binnen het plangebied worden geen activiteiten gepland die veel luchtverontreiniging met zich meebrengen. Luchtverontreiniging zal voornamelijk te wijten zijn aan de verkeersgeneratie van het voorgenomen plan. De wijziging in verkeersgeneratie wordt echter eerder beperkt ingeschat. Bovendien is nog voldoende milieugebruiksruimte aanwezig (huidige NO₂-concentratie bedraagt 16 – 20 µg/m³ – grens ligt op 40 µg/m³). Er worden geen aanzienlijke effecten verwacht.

Geluid

Door de verdere invulling van het plangebied zal er een verhoogde geluidsproductie zijn door het toenemende verkeer. Ten aanzien van geluid kan gesteld worden dat de toename van het wegverkeer niet meer dan 25% zal bedragen, waardoor geen aanzienlijke effecten verwacht worden.

Veiligheid

Gezien de afwezigheid van seveso-bedrijven binnen een straal van 2 km en hoogspanningsleidingen in de directe omgeving, worden geen significante effecten verwacht ten aanzien van de externe veiligheid. Bovendien vormt het RUP niet het kader voor seveso-inrichtingen.

9.6.3 Milderende maatregelen

Er worden geen milderende maatregelen voorgesteld voor de discipline mens.

9.6.4 Conclusie

Er worden ten aanzien van de discipline mens geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht van het voorliggende plan.

9.7 Leemten in de kennis

Er zijn niet onmiddellijk leemten vastgesteld die ervoor zorgen dat een effect niet kan worden beoordeeld.

9.8 Grensoverschrijdende effecten

Het plangebied bevindt zich ca. 8 km ten westen van de Nederlandse grens. Gezien de tussenliggende afstand en het uitblijven van aanzienlijke effecten, worden ook geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht.

9.9 Conclusie van de effectbeoordeling

Zoals in het paragraaf 9.1 reeds gemotiveerd werd, is het RUP niet van rechtswege plan-MER-plichtig. Niettemin dient er wel een onderzoek naar mogelijke milieueffecten doorgevoerd te worden (de zogenaamde 'screeningsplicht').

Uit het onderzoek naar mogelijke milieueffecten blijkt dat er geen permanente aanzienlijke negatieve milieueffecten te verwachten zijn.

10 ***Bijlagen***

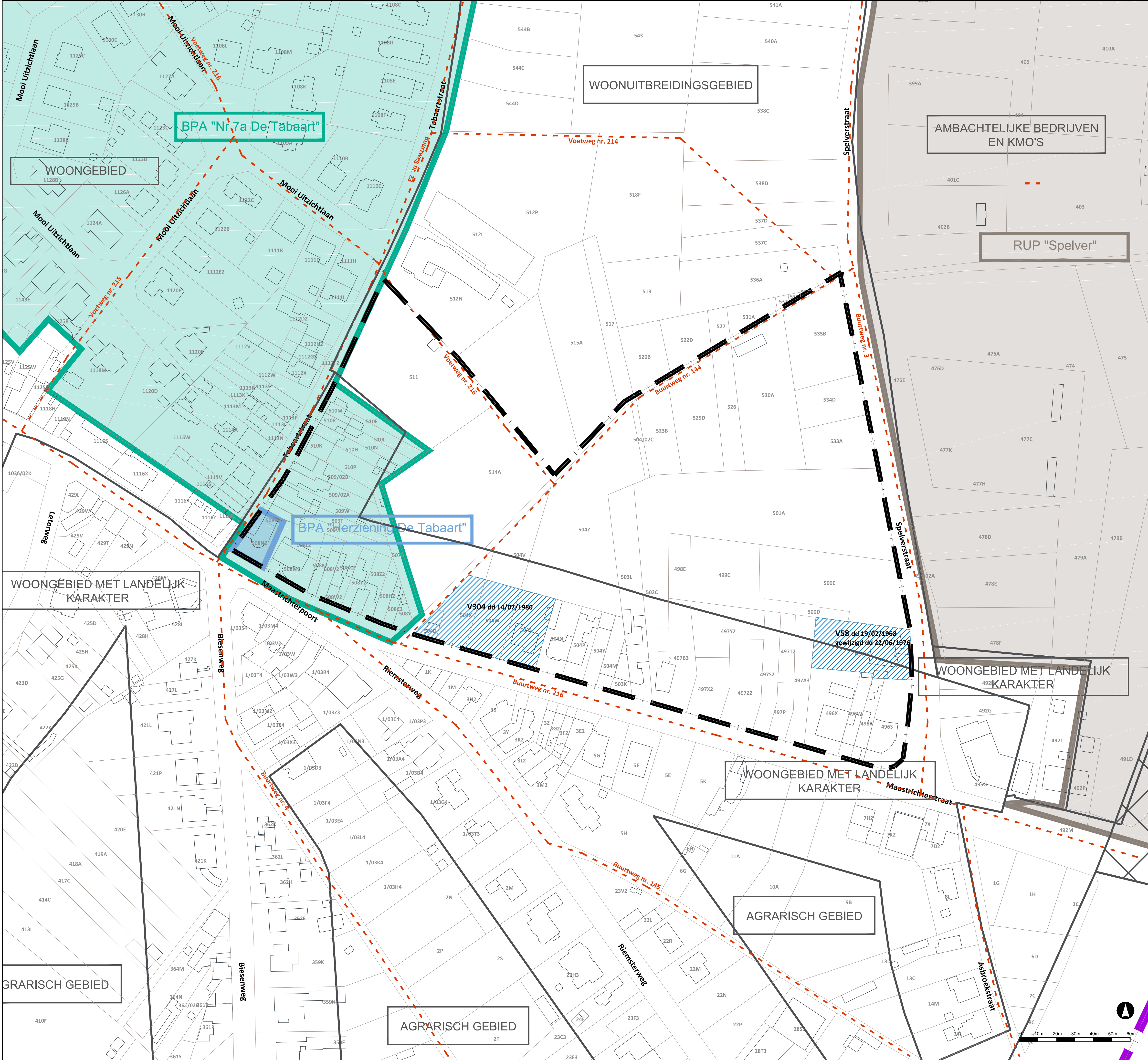
10.1 ***Plan bestaande en juridische toestand***

10.2 ***MOBER-studie***

10.3 ***Beslissing dienst VR***

10.4 ***Beslissing dienst MER***

10.5 ***Doorsnedes masterplan***

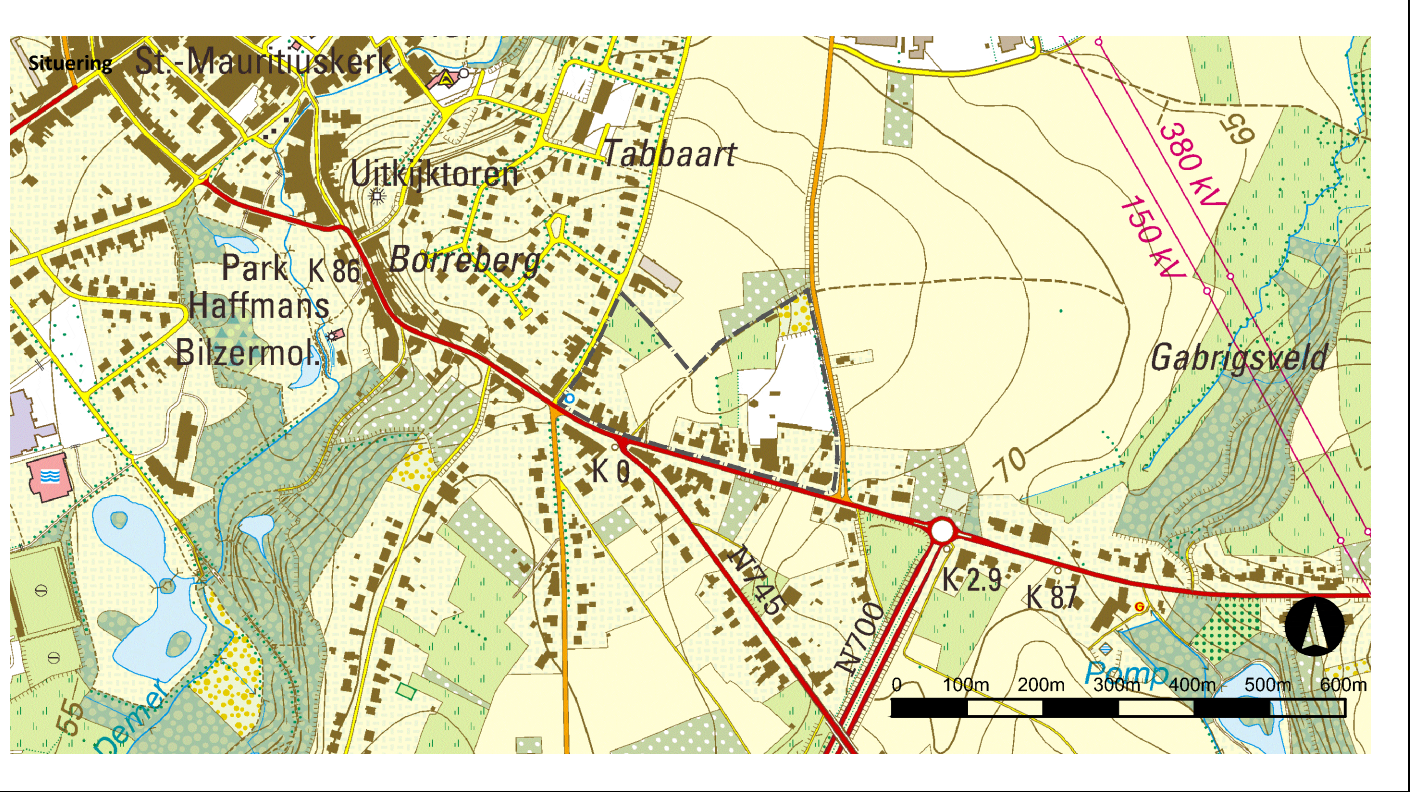


Legende

- RUP begrenzing
- Kadastrale percelen en gebouwen
- Gewestplanzoneringen
- Verkavelingen
- PRUP Afbakening KSG
- BPA Nr 7a De Tabbaart
- BPA Partiele herziening De Tabbaart
- RUP Spelver
- Buurt- en voetwegen

Bron:

- BRON Topografische kaart 1/10.000, raster, NGI, © Nationaal Geografisch Instituut
- BRON RUP Spelver, Stad Bilzen
- BRON GSB, AGV, 2017
- BRON Buurt- en voetwegen, geoloket, Provincie Limburg
- BRON Gewestplan, vector, toestand 01012002, bijgewerkt tot 18062014 (AGV)
- BRON Digitale vectoriële versie van BPA-contouren op middenschaal niveau (1/10.000) - AROHM - toestand 01/8/1999.



RUP TABAART

Stad Bilzen

Bestaande en juridische toestand



Opdrachtgever
Stad Bilzen
Schureveld 19
3740 Bilzen
089 51 92 00
info@bilzen.be



Opdrachthouder
Antea group
Roderfeldlaan 1
2600 Antwerpen
Tel.: +32 (0)3 221 55 00
info.be@antea-group.be

Datum mei 2017 oktober 2017	Wijziging Opmaak BJT Aanpassingen BJT	Revisie 00 01	Kenmerk: 4217945009 Projecttechnicus: Pieter-Jan Gommé Datum: oktober 2017 Plannr.: 1/2 Formaat: A1 Schaal: 1:1.000
--	--	----------------------------	--

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 17/04/2018

Algemeen directeur,
Kristien Schoofs
Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van 04/09/2018

Algemeen directeur,
Kristien Schoofs
Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek in het gemeentehuis werd neergelegd van 04/05/2018 tot en met 02/07/2018

Algemeen directeur,
Kristien Schoofs

Voor Antea Group,

De Voorzitter,
Wouter Raskin

De Voorzitter,
Wouter Raskin

De Burgemeester,
Frieda Brepoels

Ruimtelijk Planner,
Pieter-Jan Gommé

Accountmanager
Projectleider
Marijke Gorissen

STAD BILZEN
RUP Tabaart

Mober



COLOFON

Opdracht:

MOBER
RUP Tabaart

Opdrachtgever:

Stad Bilzen
Schureveld 19
3740 Bilzen

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Kempische Steenweg 293 bus 32
3500 Hasselt

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

Identificatienummer:

4217943033/yfa

Datum:

19 januari 2018

status / revisie:

rapport revisie 5

Vrijgave:

Marijke Gorissen, Account Manager

Controle:

Yannick Fabbro, Adviseur

Projectmedewerkers:

Peter Hendrix, Adviseur

© Antea Belgium nv 2018

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

INHOUD

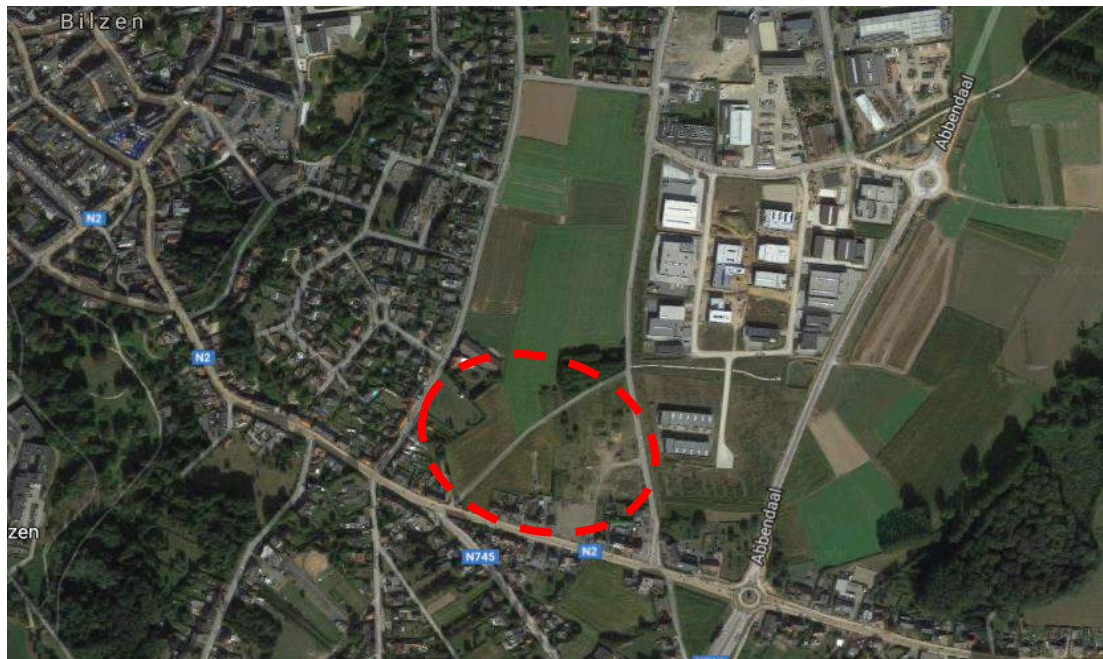
DEEL 1	MOBILITEITSSTUDIE	2
1	INLEIDING	3
1.1	SITUERING	3
2	PLANNINGSCONTEXT	4
2.1	RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	4
2.2	VERKEERSKUNDIGE PLANNINGSCONTEXT	8
3	HUIDIG BEREIKBAARHEIDSPROFIEL	14
3.1	ONTSLUITING	14
3.2	BESCHRIJVING ONTSLUITENDE WEGEN EN KRUISPUNTEN	17
3.3	HUIDIG DRUKTEBEELD EN AFWIKKELINGSNIVEAU	21
3.4	VERKEERSLEEFBAARHEID EN –VEILIGHEID	28
4	REFERENTietoestand	31
4.1	BEDRIJVENZONE SPELVER III	31
4.2	GEDEELTE MASTERPLAN BUITEN RUP	32
4.3	ONTSLUITING EN TOEDELING	34
4.4	DRUKTEBEELD EN AFWIKKELING	34
4.5	VERKEERSLEEFBAARHEID EN –VEILIGHEID	39
5	TOEKOMSTIG BEREIKBAARHEIDSPROFIEL	40
5.1	AARD EN OMVANG VAN HET PROJECT	40
5.2	MOBILITEITSPROFIEL VAN DE VOorgenomen ACTIVITEIT	41
5.3	ONTSLUITING VAN DE SITE	43
6	EVALUATIE VAN DE VERWACHTE MOBILITEITSEFFECTEN	45
6.1	TOEDELING VAN HET VERKEER	45
6.2	IMPACT OP DE VERKEERSAFWIKKELING	48
6.3	IMPACT OP DE VERKEERSLEEFBAARHEID EN –VEILIGHEID	54
6.4	TOEKOMSTIGE PARKEERBALANS	58
7	SENSITIVITEITSTOETS	60
7.1	VERKEERSGENERATIE	60
7.2	PARKEERVRAAG	60
8	FLANKERENDE MAATREGELEN	62
8.1	PARKEREN	62
8.2	FIETS	62
8.3	TE VOET	62
9	CONCLUSIE	63
9.1	CONCLUSIE	63
9.2	AANBEVELINGEN	63
DEEL 2	BIJLAGEN	64

DEEL 1 MOBILITEITSSTUDIE

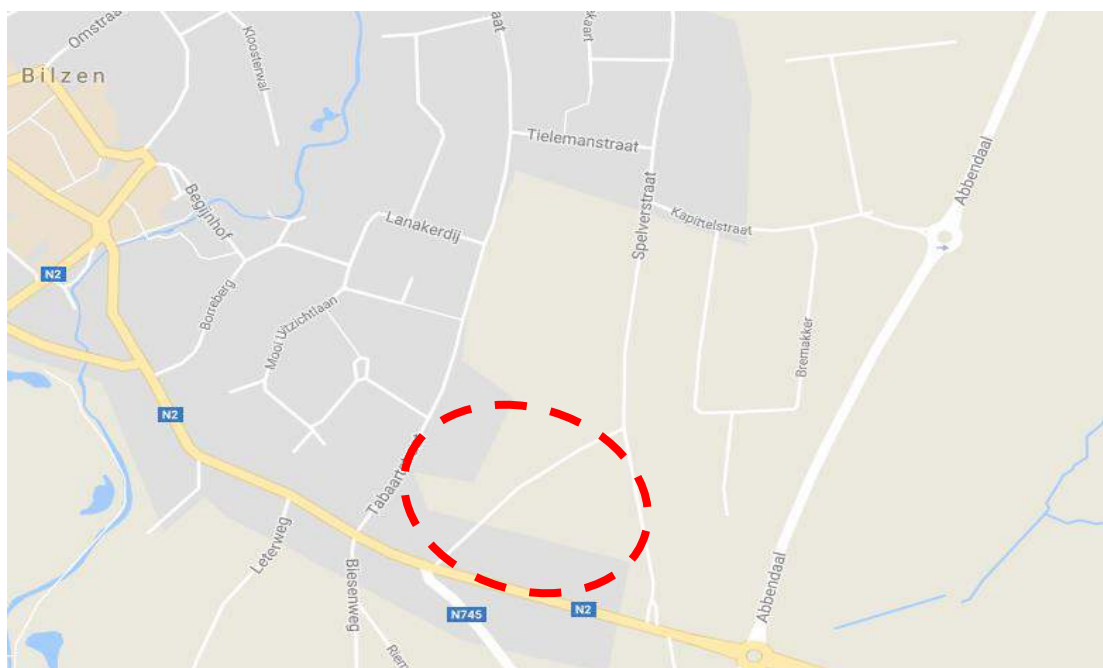
1 Inleiding

1.1 Situering

Het plangebied is gelegen ten oosten van het centrum van Bilzen. Het woonuitbreidingsgebied is gesitueerd tussen de N2 Maastrichterstraat, de Tabaartstraat en de Spelverstraat. De ontsluiting van het plangebied zal gedeeltelijk via de Tabaartstraat en gedeeltelijk via de Spelverstraat verlopen. Beide wegen ontsluiten dan verder richting de N2 Maastrichterstraat. De Tabaartstraat is reeds geknipt ter hoogte van de Mooi Uitzichtlaan, vanaf de N2 Maastrichterpoort kan hier enkel ingereden worden richting Mooi Uitzichtlaan.



Figuur 1-1: Situering plangebied (Orthofoto)



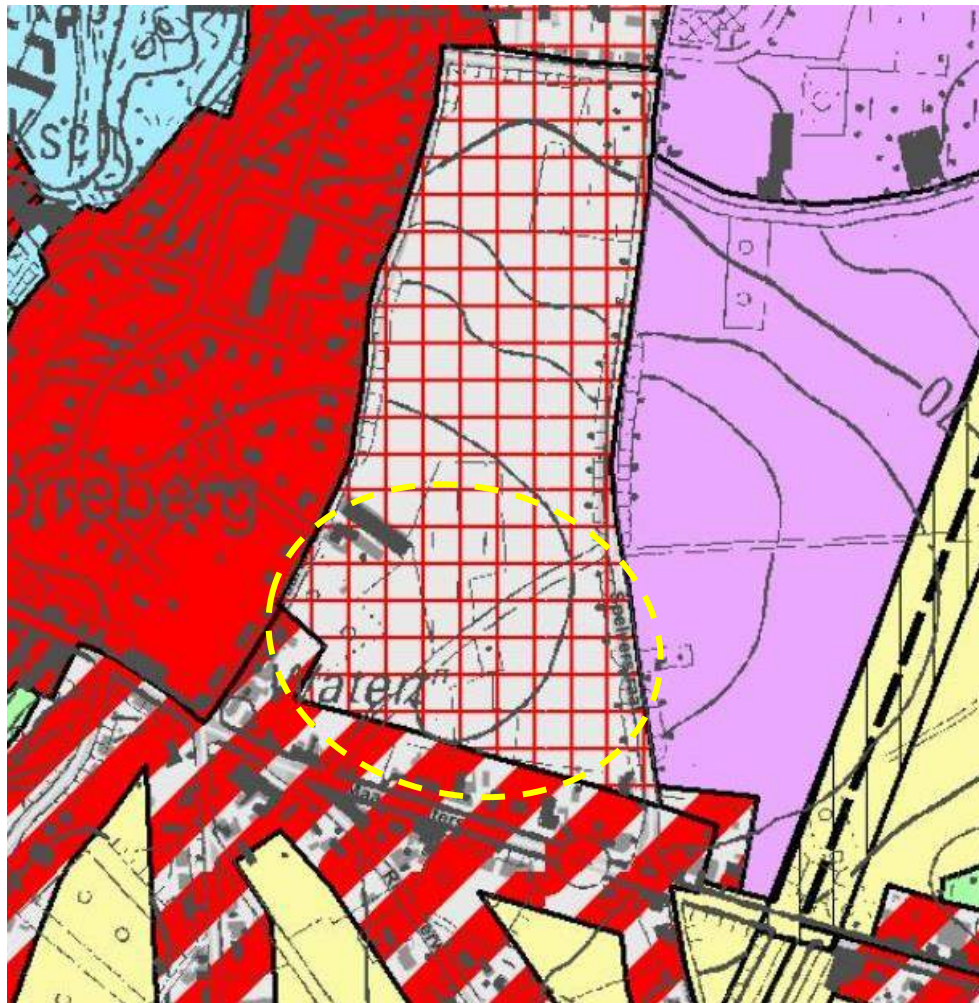
Figuur 1-2: Situering plangebied (Stratenplan)

2 Planningscontext

2.1 Ruimtelijke planningscontext

2.1.1 Gewestplan

Het plangebied is volgens het gewestplan (nr. 21) Sint-Truiden – Tongeren (dd. 05/04/1977) voornamelijk gelegen in een zone voor woonuitbreiding (wit-rode ruiten). De zuidelijke rand is gelegen in een woongebied met landelijk karakter (wit-rood gestreept). In het westen grenst het gebied aan een woongebied (rood) en in het oosten aan een zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (paars).



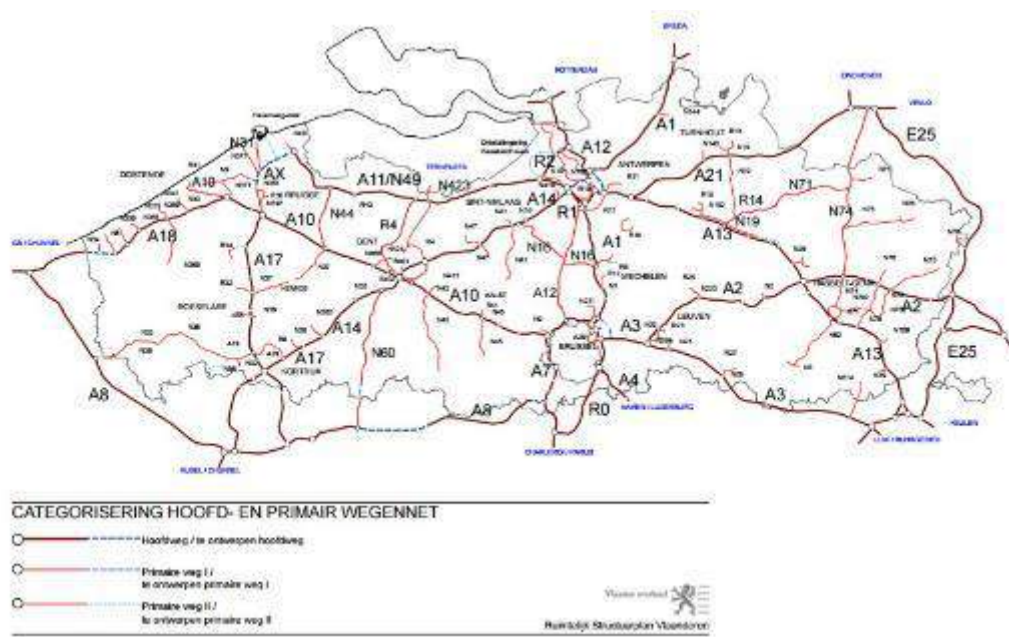
Figuur 2-1: Uittreksel gewestplan 21. Sint-Truiden - Tongeren (bron: Geopunt)

2.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt een belangrijk richtinggevend en deels bindend beleidskader, het werd goedgekeurd op 23 september 1997. Het RSV werd een eerste keer herzien in 2004 en een tweede keer in 2011.

Het RSV selecteert volgende hoofdwegen in de buurt van het plangebied:

- Hoofdwegen:
 - E313
- Primaire weg type II:
 - Gedeelte van de N700



Figuur 2-2: Categorisering der wegen (bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen)

Delen van Bilzen (waaronder het plangebied) worden als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau geselecteerd, andere delen worden als buitengebied geselecteerd.

Verder werd Bilzen als economisch knooppunt in het economisch netwerk van het Albertkanaal opgenomen.

2.1.3 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL)

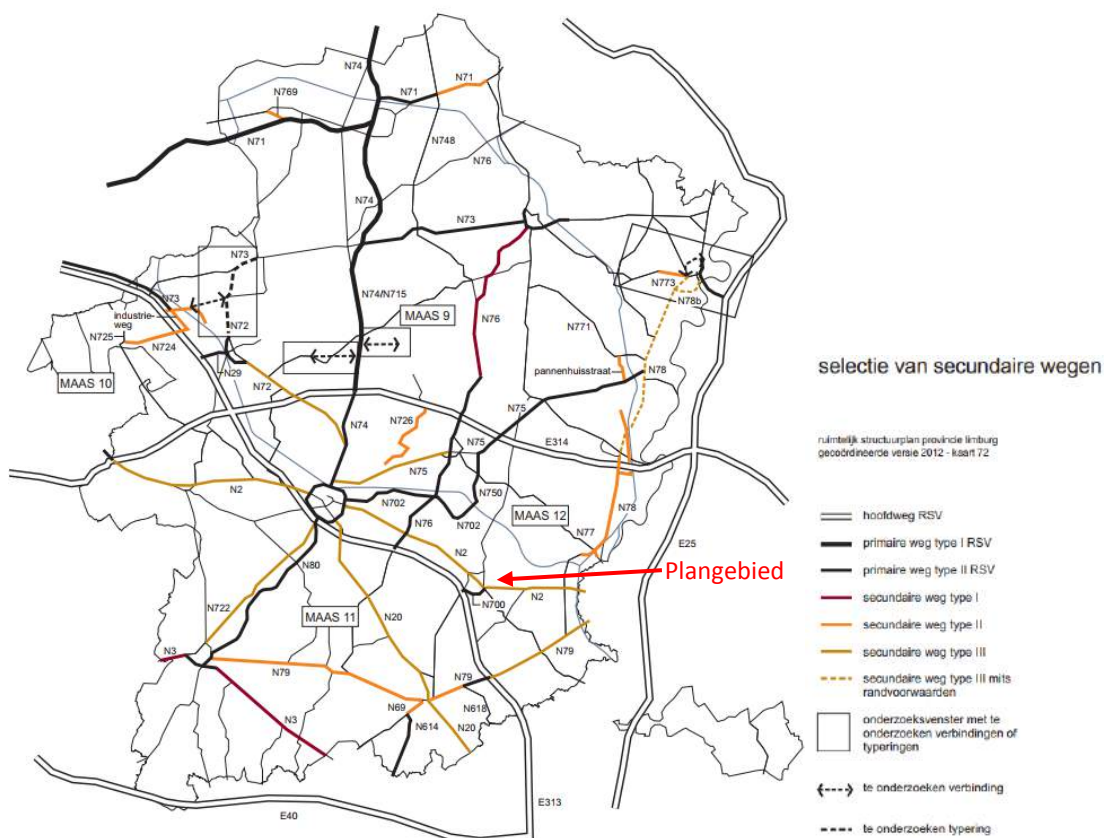
Het Provinciaal Structuurplan Limburg werd in februari 2003 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. In 2012 werd dit structuurplan geactualiseerd en op 23 juli 2012 definitief goedgekeurd door de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening.

De stad Bilzen behoort in hoofdzaak tot de hoofdruimte Haspengouw en Voeren en voor een beperkt deel (uitlopers van het Kempisch plateau) tot de hoofdruimte Kempen. Binnen de hoofdruimte Haspengouw en Voeren behoort Bilzen tot de deelruimte 'Herk en Gete'.

Bilzen is geselecteerd als kleinstedelijk gebied en moet zijn ruimtelijke herkenbaarheid en zijn autonome stedelijke positie ten opzichte van het ommeland behouden en versterken. Het stedelijk functioneren kan worden versterkt door te streven naar een hogere concentratie aan stedelijke functies en wooneenheden in de randzone rond de verdichte historische kern. Bijkomende ruimte voor industriële activiteiten worden gezocht in de vorm van verdichting van industriezones.

Het RSPL selecteert volgende secundaire wegen in de nabijheid van het projectgebied:

- Secundaire weg type II:
 - N2 Maastrichterstraat.



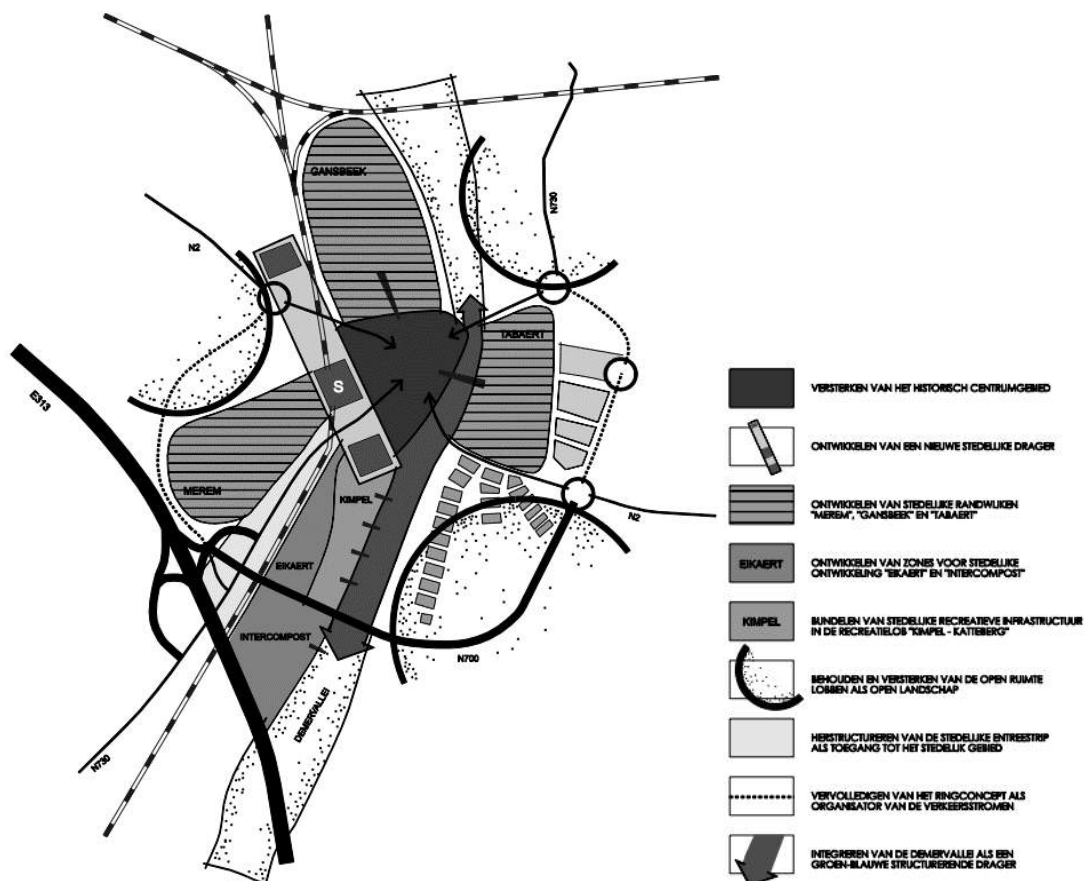
Figuur 2-3: Categorisering der wegen (bron: Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg)

Bilzen wordt verder ook als een belangrijke provinciale openbaar vervoersknoep gezien, waar sprake is van een overstap van de ene modus op de andere op provinciaal niveau. In Bilzen komen treinverbindingen, verbindende streeklijnen en lokale buslijnen samen.

2.1.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Bilzen (GRS)

Het GRS werd op 21 juni 2006 definitief goedgekeurd door de bestendige deputatie van de provincie Limburg. Binnen het GRS wordt de gewenste ontwikkeling van Bilzen opgebouwd aan de hand van deelruimten en deelstructuren. Zo is het plangebied gelegen binnen de deelruimte 'Kleinstedelijk gebied Bilzen'. Binnen het kleinstedelijk gebied wordt een stedelijk beleid gevoerd dat steunt op het verwerven van volgende stedelijke functies:

- Woonkwaliteit nastreven, divers woningaanbod aan 25 woningen/ha., duurzame inrichting van het publiek domein;
- Handelszones herwaarderen en opkrikken;
- Optimaliseren en heroriënteren van bedrijventerreinen en voeren van een aanbodbeleid. De attractiviteit van de ruimte verhogen en zorgen voor een goede ontsluiting en duurzame mobiliteit;
- Bundelen van hoog-dynamische recreatieve infrastructuur;
- Het creëren van een stedelijke entreestrip als toegang tot het kleinstedelijk gebied vanuit het afrittencomplex E313.



Figuur 2-4: Gewenste ruimtelijke structuur deelgebied Kleinstedelijk gebied Bilzen (bron: GRS Bilzen)

Ontwikkeling stedelijke randwijk 'De Tabaert'

De ontwikkeling van 'De Tabaert' als een volwaardige woonuitbreiding van het stedelijk gebied gebeurt vanuit de visie om een sterkere binding te verzekeren tussen dit verheven stadsdeel en het lager gelegen historisch gegroeide centrumgebied. Het reliëf en de Demer vormen hier echter een fysische barrière. Deze nieuwe woonlocatie dient zich op basis van een duidelijk leesbare structuur omheen een nieuw wijkcentrum te ontwikkelen, dat complementair maar ondergeschikt is aan het handelscentrum in de benedenstad.

Ontwikkeling woonuitbreidingsgebied tussen Tabaertstraat en Spelverstraat (Bi-Wu1)

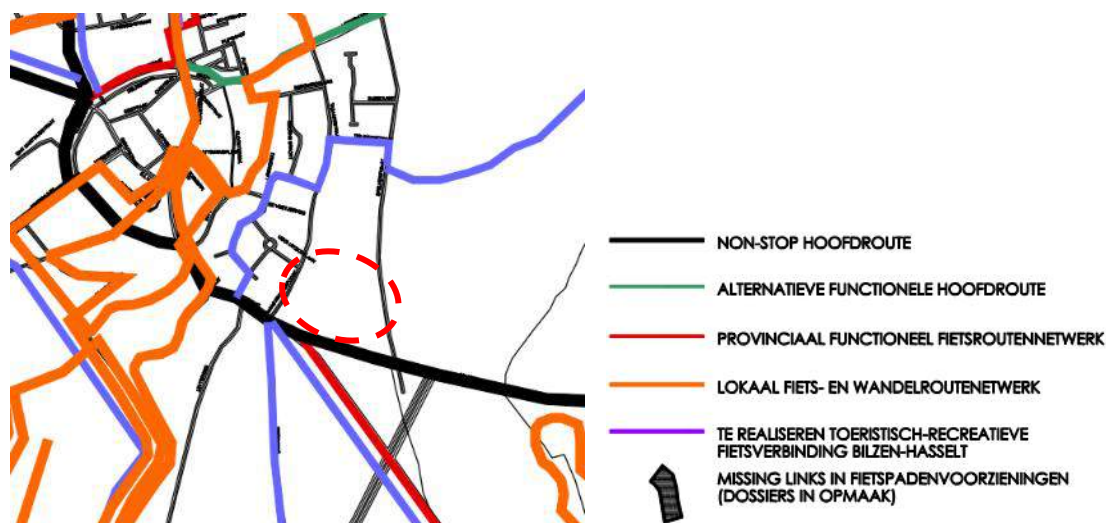
De woonprogrammatie planperiode 1992-2007 voorziet voorlopig de ontwikkeling van ca. 210 woningen en 118 appartementen, aansluitend aan de bestaande hoogbouwstructuren aan de Tweevoetjesweg. Deze ontwikkeling creëert een woondichtheid van ca. 28 woningen/ha., die gefaseerd moet gerealiseerd worden. 109 in een eerste fase, 219 in een tweede fase. Ingevolge de procedure lopende bij de Raad van State is de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied tot op heden nog niet mogelijk. Een groot woningaanbod kan ingevolge hiervan op korte termijn niet gerealiseerd worden.



Figuur 2-5: Evolutie woonontwikkelingen periode 2002-2017 (bron: GRS Bilzen)

Optimaliseren van het fietspadennetwerk

De stad ondersteunt het provinciaal functioneel fietsroutenetwerk en zal haar gemeentelijk functioneel fietsroutenetwerk hierop laten aansluiten. De stad ontwikkelt verder haar functioneel netwerk door het aanbod van veilige en wervende hoofdfietsroutes als dragers van een logisch netwerk verder uit te werken. Op die manier wordt het fietsverkeer gestimuleerd. Binnen dit netwerk dient de nadruk te liggen op een goede bereikbaarheid van onderwijsinstellingen en winkelvoorzieningen in de verschillende kernen. In de totale structuur vormt het stimuleren van fietsrelaties tussen de woongebieden ook een belangrijk aandachtspunt.



Figuur 2-6: Provinciaal en gemeentelijk functioneel en recreatief fietsroutenetwerk (bron: GRS Bilzen)

2.2 Verkeerskundige planningscontext

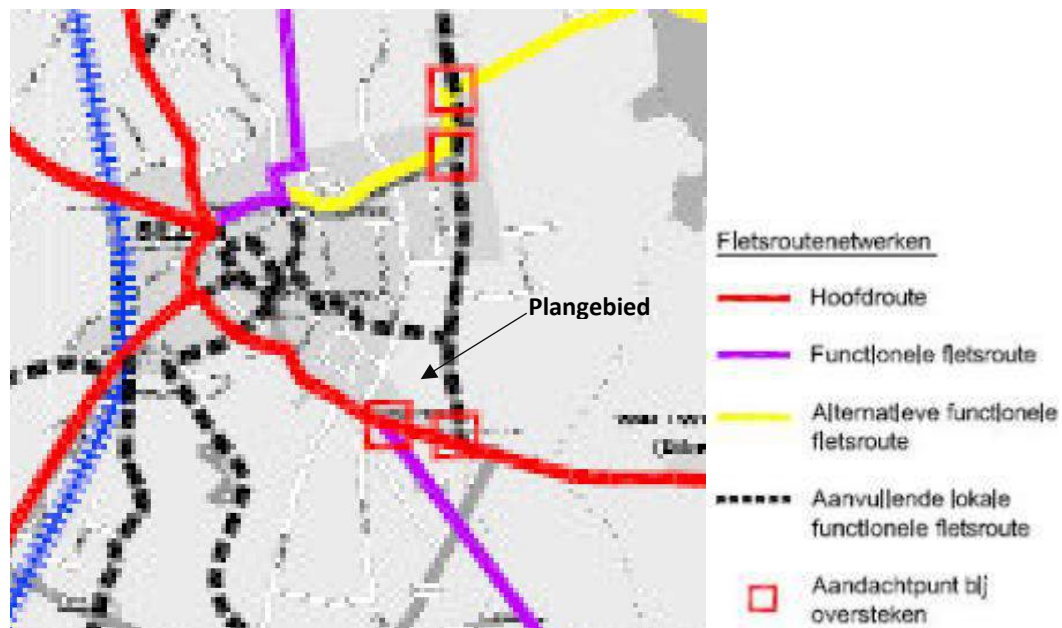
2.2.1 Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan van de stad Bilzen werd op 26 september 2000 conform verklaard. In 2008 is de stad Bilzen begonnen met de grondige herziening van het mobiliteitsplan, de stad heeft daarvoor een sneltoets uitgevoerd. Op basis van deze sneltoets werd besloten spoor 2 (verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan) te volgen. De keuze voor verbreden/ verdiepen (spoor 2) is enerzijds een gevolg van de evolutie rond enkele belangrijke ruimtelijke entiteiten, waaronder het woonuitbreidingsgebied Tabaart. Anderzijds diende de wegcategorisering nader te worden beschouwd met daaraan gekoppeld de routing voor zwaar vervoer en de fietsroutenetwerken. Op 14 december 2010 werd het aangepaste mobiliteitsplan goedgekeurd door de provinciale

auditcommissie. Het plan werd definitief aanvaard door de gemeenteraad op 10 januari 2012 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 24 januari 2012.

Fiets – Functioneel fietsroutenetwerk

Binnen het mobiliteitsplan wordt de Spelverstraat als aanvullende lokale functionele fietsroute aangeduid ter aanvulling van de bovenlokale routes. Samen met de Sint-Jorisstraat en Meershoven linkt deze route Munsterbilzen met het centrum van Bilzen en de nog te ontwikkelen woonuitbreiding Tabaert. Het dwarsen van de drukke gewestweg N2 Maastrichterstraat moet ter hoogte van het plangebied op twee locaties bijkomend beveiligd worden i.f.v. het veilig oversteken. Dit namelijk ter hoogte van de Spelvaartstraat en ter hoogte van de Riemsterweg.



Figuur 2-7: Functioneel fietsroutenetwerk Bilzen (bron: Mobiliteitsplan Bilzen)

Fiets – Recreatief fietsroutenetwerk

Voor de opbouw van het recreatief fietsroutenetwerk wordt uitgegaan van het fietsknooppuntennetwerk dat uitgewerkt is door de provincie Limburg (zie 2.2.3)

Openbaar vervoer

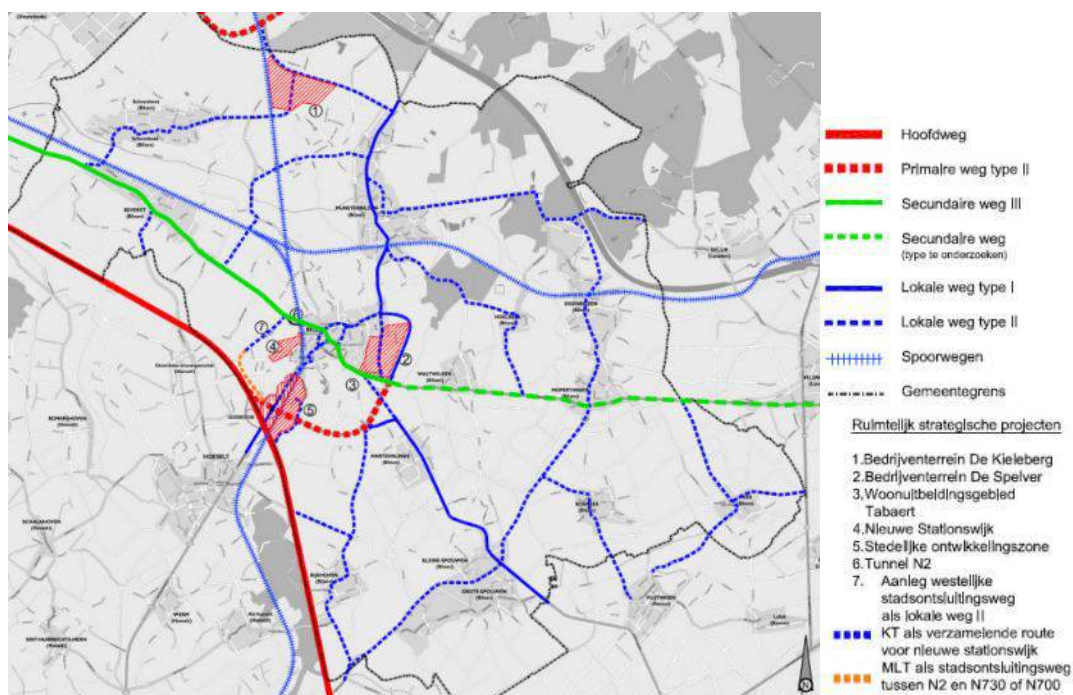
Bilzen werd in het RSPL als knooppunt van provinciaal niveau aangeduid. Dit B-niveau voorziet een aantal assen die de kleinstedelijke gebieden aantakken op het boven-provinciaal net. Bilzen is gelegen aan spoorlijn 34 Hasselt – Tongeren – Luik, een bestaande verbinding van provinciaal niveau. Deze lijn heeft zowel een belangrijke functie binnen het personenvervoer als een belangrijke functie in het goederenvervoer per spoor tussen de Antwerpse Haven en het Duitse Hinterland. Ook de spoorlijn 21C vertrekt hier, een goederenspoorlijn naar station Genk-Goederen dat het industriegebied van Genk bedient.

In Bilzen wordt de stationsomgeving opgenomen in de wenselijke afbakening van het kleinstedelijk gebied. De stationsomgeving moet optimaal ontsloten worden door regionaal openbaar busvervoer. Het aanbod aan openbaar vervoerlijnen, zowel verbindende als ontsluitende lijnen is momenteel uitgebreid. De invloed van de sneltram Spartacus kan dit in de toekomst wijzigen. In de huidige situatie is het openbaar vervoerknooppunt van Bilzen gelegen ten zuiden van het centrum, namelijk ter hoogte van de stationsomgeving. De toekomstige Spartacushaltes zullen eveneens openbaar vervoerknooppunten gaan vormen, doch altijd ondergeschikt aan die van het station.

Wegencategorisering

Het stedelijk gebied Bilzen wordt ontsloten door de hoofdweg E313 via de N700 die als primaire weg type II een bovenlokale ontsluitingsfunctie heeft. De aansluiting gebeurt ter hoogte van het op/afrittencomplex 31 Bilzen/Hoeselt. Ter hoogte van het plangebied is de N2 Maastrichterstraat als een secundaire weg type III geselecteerd. Deze weg heeft een belangrijke fiets- en openbaar vervoerfunctie voor lokale fiets en regionale openbaar vervoerverbindingen. Voor het autoverkeer heeft deze weg haar regionale verbindingfunctie verloren.

De Spelverstraat heeft sinds de realisatie van de verbindingsweg Abbendaal tussen de N2 en de N730 een downgrade naar lokale weg type II ondergaan. Voornamelijk in functie van de te ontwikkelen woonuitbreiding Tabaert is de functie van deze weg van verbinden naar verzamelen overgeschakeld. Abbendaal heeft als lokale weg type I de verbindingfunctie op lokaal niveau overgenomen van de Spelverstraat.



Figuur 2-8: Voorstel wegcategorisering Bilzen (bron: Mobiliteitsplan Bilzen)

Snelheidsregime

Het plangebied grenst in het westen aan de bebouwde kom van het centrum van Bilzen en in het zuiden aan een bestaande zone 50. De N2 Maastrichterstraat ligt ter hoogte van het plangebied nog net binnen de grenzen van de bebouwde kom. Op de overige delen van de N2 (ten oosten van het plangebied) bedraagt de maximumsnelheid over het algemeen 70km/u gezien de verkeersfunctie hier primeert ten opzicht van de andere functies. Ter hoogte van een aantal doortochten wordt de snelheid plaatselijk verlaagd naar 50km/u. Op de gemeenteraad van dd. 3/10/2017 is beslist om de snelheid op de volledige Spelverstraat terug te brengen tot 50km/u.



Figuur 2-9: Snelheidsregime Bilzen (bron: mobiliteitsplan Bilzen)

Routes voor zwaar vervoer

Na de goedkeuring van het bufferplan zwaar verkeer in februari 2007 werd een gewichtsbepijking van 3,5 ton (uitgezonderd laden en lossen) ingesteld in het gebied ten noorden van de N2 Maastrichterstraat en de N700. De invoering van deze tonnagebepijking impliceert dat het zwaar doorgaand verkeer in Bilzen enkel gebruik mag maken van de E313, de N700, de N2 Maastrichterstraat, de N745 Riemsterweg en de N758 Rode Kruislaan. Het projectgebied is daarmee gelegen in de bufferzone voor zwaar verkeer, maar grenst in het zuiden aan een van de routes voor doorgaand zwaar verkeer (N2 Maastrichterstraat).



Figuur 2-10: Bufferplan zwaar verkeer (bron: Mobiliteitsplan Bilzen)

2.2.2 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) is het provinciaal fietsroutenetwerk waarin de belangrijkste fietsverbindingen zijn vastgelegd.

Er bestaan drie soorten routes voor dit netwerk:

- **Hoofdroutes:** snelle verbindingen tussen twee kernen met een hoog potentieel aan fietsers;
- **Bovenlokale functionele fietsroutes:** deze routes verbinden woonkernen met attractiepolen zoals dorpskernen, winkelcentra, sportcentra, culturele centra, scholen en bedrijventerreinen. Ze zijn de kortste verbindingen en lopen daardoor meestal langs drukke wegen;
- **Bovenlokale alternatieve routes:** parallel aan de functionele fietsroutes, vind je alternatieve fietsroutes langs rustigere autoluwe wegen. De fietser kiest dan tussen de kortste (functionele) of de veiligste en aangenaamste (alternatieve) route. In de praktijk zijn de alternatieve routes vaak ook de plaatselijke schoolroutes.

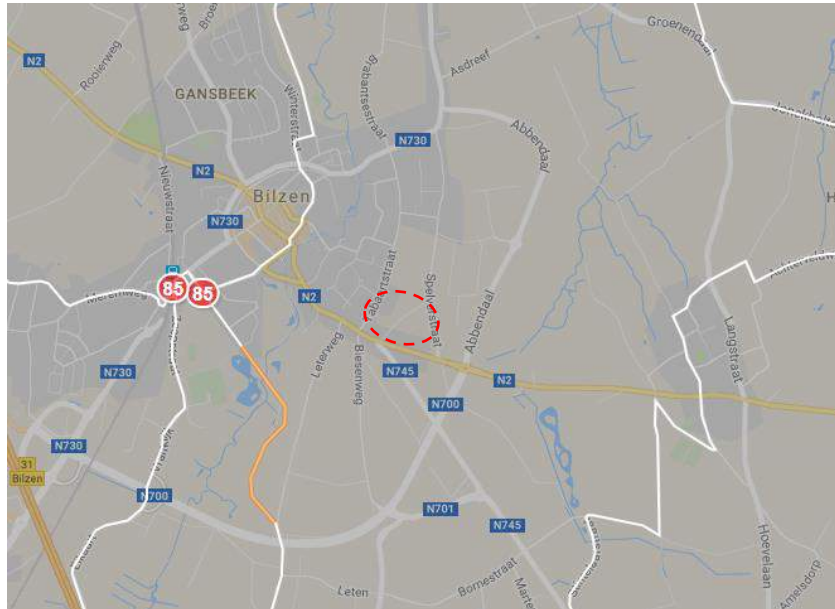
Het plangebied is gelegen ten noorden van de N2 Maastrichterstraat die als een hoofdroute is geselecteerd binnen het BFF. Nog ten zuiden van het plangebied is de N745 Riemsterweg als functionele route aangeduid. Ten noorden van het plangebied wordt de as Meershoven – Asdreef als alternatieve route aangeduid.



Figuur 2-11: Uittreksel Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (bron: Mobiel Vlaanderen)

2.2.3 Recreatief fietsroutenetwerk

Het plangebied is niet gelegen langs een recreatieve fietsroute. De dichtstbijzijnde routes bevinden zich ten westen van het plangebied tussen knooppunten 85-84 en 85-68.



Figuur 2-12: Uittreksel recreatief fietsroutenetwerk Limburg (bron: fietsnet)

3 Huidig bereikbaarheidsprofiel

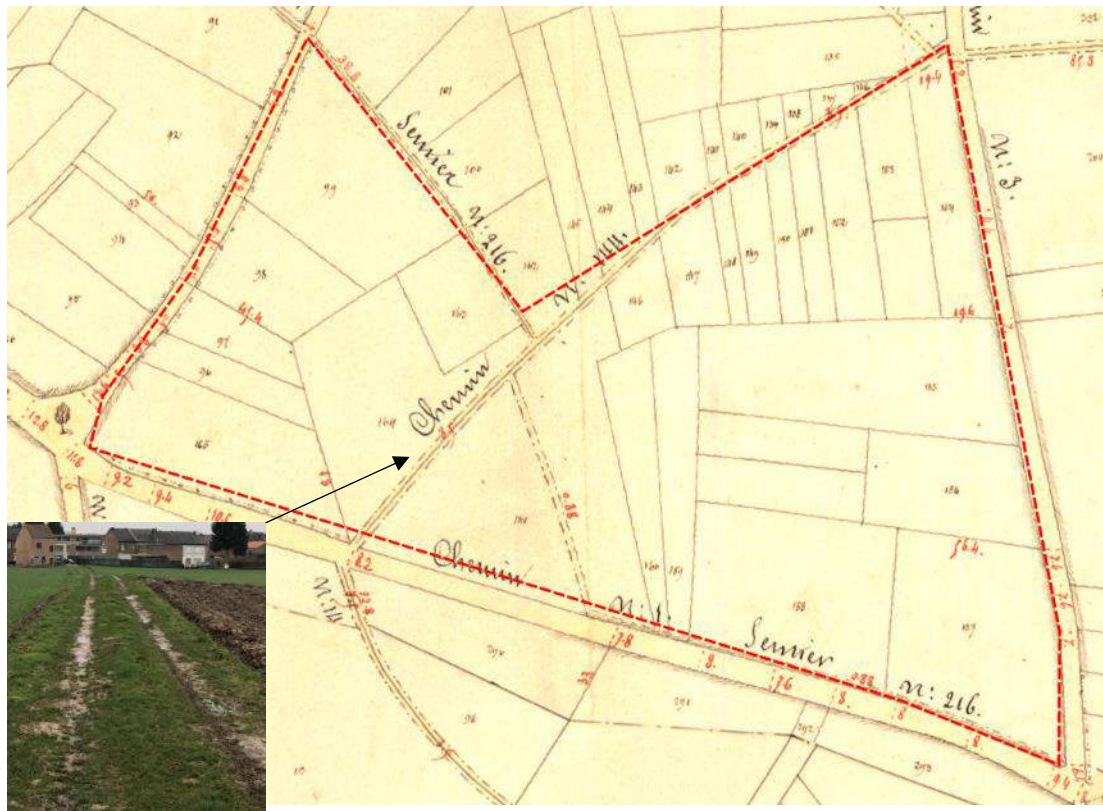
In onderstaand luik wordt een beeld gevormd van de huidige ontsluitingsstructuur van de locatie. Conform het STOP-principe (eerst Stappers, dan Trappers, vervolgens Openbaar vervoer en ten slotte het Privé gemotoriseerd verkeer), worden ook de wandel- en fietsroutes en de lijnvoering van het openbaar vervoer evenals de ligging van de haltes in beeld gebracht.

3.1 Ontsluiting

3.1.1 Langzaam verkeer

3.1.1.1 Voetgangers

Voetweg nr. 216 snijdt het plangebied, maar is vandaag de dag niet meer aanwezig. Ook buurtweg 144 snijdt het plangebied en is nog gedeeltelijk aanwezig binnen het plangebied onder de vorm van een veldweg/ landbouwweg. Verder grenst het plangebied aan de buurtwegen nr. 3 (Spelverstraat), nr. 23 (Tabaartstraat) en nr. 216 (N2 Maastrichterstraat)



Figuur 3-1: Uittreksel Atlas der Voet- en Buurtwegen (bron: Geopunt)

De N2 Maastrichterstraat is langs beide zijden van de rijweg uitgerust met voetpaden. Ter hoogte van de bushalte 'Bilzen – Maastrichterpoort' is er een zebrapad voorzien. Ter hoogte van de kruisingen met de Tabaartstraat en de Spelverstraat zijn er echter geen oversteekvoorzieningen voor voetgangers. De Spelverstraat is over de volledige lengte niet voorzien van voetgangersvoorzieningen. Voetgangers dienen er gebruik te maken van de rijweg of van de groene (soms verhoogde) bermen. De Tabaartstraat is op een aantal segmenten voorzien van een (smal) voetpad langs één zijde van de rijweg. Voornamelijk ten noorden van de kruising met de Mooi Uitzichtlaan zijn er geen voetgangersvoorzieningen aanwezig en dienen voetgangers gebruik te maken van de rijweg of de groene bermen.

Ten noorden van het plangebied is er reeds een bestaande voetgangersdoorsteek die de Tabaartstraat (en het toekomstig plangebied) met de Tweevoetjesweg verbindt. Ook binnen deze bestaande wijk ten westen van het plangebied zijn een aantal voetgangersdoorsteken die de wandelafstand van het plangebied naar het centrum van Bilzen gevoelig verkorten.



Figuur 3-2: Bestaande voetgangersdoorsteek t.h.v. Tweevoetjesweg

3.1.1.2 Fietzers

Enkel de N2 Maastrichterstraat is geselecteerd als (hoofd)route binnen het BFF van de provincie Limburg (zie §2.2.2). De overige ontsluitende wegen van het plangebied worden niet opgenomen binnen het Provinciaal fietsroutenetwerk. De Spelverstraat is in het mobiliteitsplan (zie §2.2.1) opgenomen als een aanvullende lokale fietsroute.

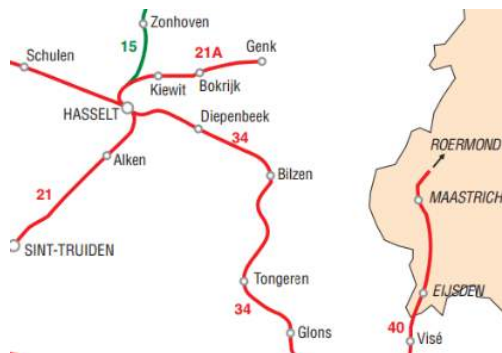
De N2 Maastrichterstraat is uitgerust met aanliggend, verhoogde enkelrichtingsfietspaden langs beide zijden van de rijweg. Dit is echter conform het vademecum fietsvoorzieningen. Zowel de Tabaartstraat als de Spelverstraat hebben geen aparte fietsvoorzieningen en gaan uit van menging van het verkeer.

3.1.2 Openbaar vervoer

Trein

Het invloedsgebied voor treinstations situeert zich binnen een straal van 10 minuten i.f.v. voor- en natransport. Dit komt overeen met een maximale wandelafstand van 800 meter en een maximale fietsafstand van 2,5km. Het station van Bilzen ligt op ca. 1,2 kilometer van het plangebied, waardoor het binnen de perimeter voor aanvaardbare fietsafstand in voor- en natransport ligt.

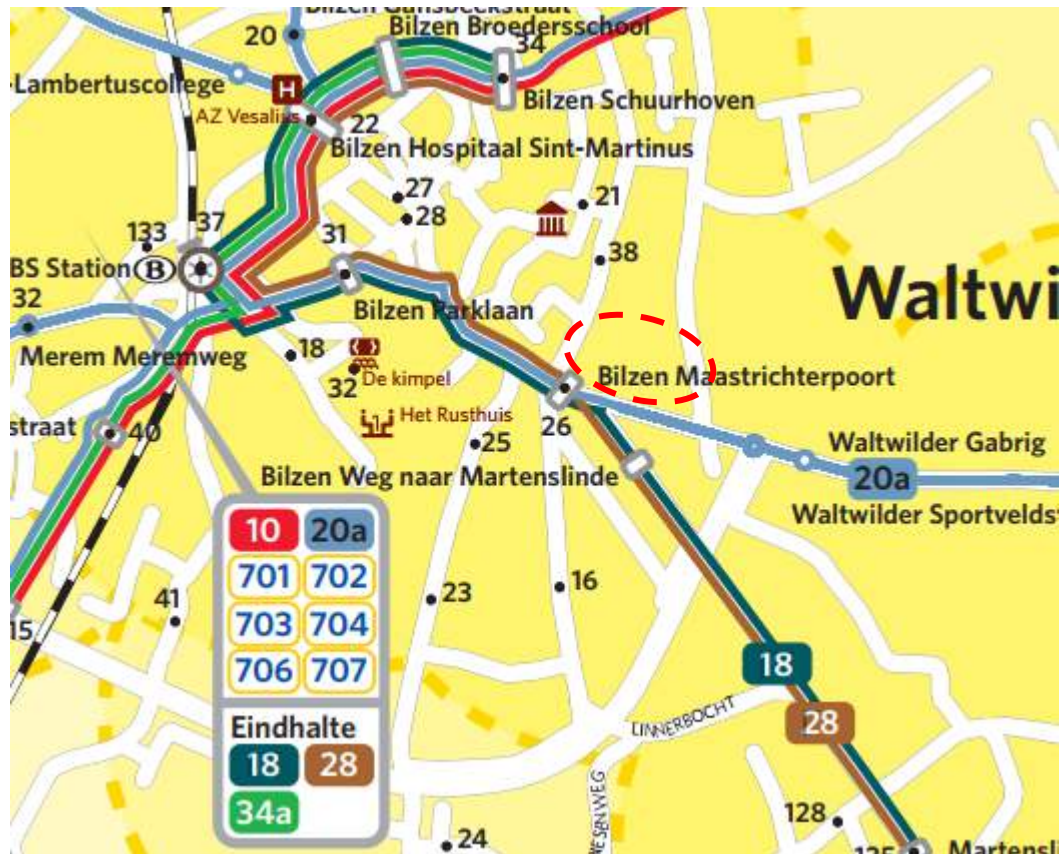
Zoals eerder aangehaald (zie §2.2.1) ligt het station van Bilzen langs spoorlijn 34 Hasselt – Tongeren – Luik. Vanaf dit station is er op weekdays elk uur een rechtstreekse verbinding naar oa. Brussel, Hasselt, Gent, Luik, Tongeren en Maastricht. Op weekenddagen zijn er elk uur rechtstreekse verbindingen naar oa. Antwerpen, Hasselt en Luik.



Figuur 3-3: Uittreksel netkaart NMBS (bron: NMBS)

Bus

Voor de bus situeert het invloedsgebied zich binnen een straal van 5 minuten i.f.v. het voor- en natransport. Dit komt overeen met een afstand van 400 meter als maximale wandelafstand. De halte 'Bilzen – Maastrichterpoort' is de enige reguliere halte binnen deze perimeter. Verder ligt ook de belbushalte 'Bilzen – Tabaart' binnen de perimeter van 400m wandelafstand, maar deze halte wordt enkel aangedaan door belbus 706 (Bilzen – Hoeselt) op aanvraag.



Figuur 3-4: Uittreksel netplan De Lijn (bron: De Lijn)

Onderstaande tabel vertoont de dienstvoering van de halte Maastrichterpoort.

Halte	Lijn	Dal frequentie	Piek frequentie
Bilzen Maastrichterpoort	18: Kanne – Genk/ Bilzen*	/	2x ochtendspits 6x avondspits
	20a: Maastricht/ Lanaken) Hasselt	2x/ uur	3 à 5x/ uur
	28 Bilzen – Tongeren	/	1x ochtendspits 2x avondspits
	703: belbus Bilzen – Riemst	Op aanvraag	
	706: belbus Bilzen – Hoeselt		

* op schooldagen



Figuur 3-5: Belbushalte 'Bilzen – Tabaart'



Figuur 3-6: Halte 'Bilzen – Maastrichterpoort' (richting Bilzen links – richting Maastricht rechts)

3.1.3 Gemotoriseerd verkeer

Het projectgebied ontsluit rechtstreeks op de Tabaartstraat, een lokale weg type III en op de Spelverstraat, een lokale weg type II. De Spelverstraat ontsluit op zijn beurt op de N2 Maastrichterstraat, een secundaire weg type III. Om doorgaand sluijverkeer door het plangebied te vermijden wordt er een knip van de Spelverstraat voorzien ter hoogte van de Kapittelstraat.

De Tabaartstraat en het gedeelte van de N2 Maastrichterstraat ter hoogte van het plangebied liggen binnen de bebouwde kom van het centrum van Bilzen. Op beide wegen geldt een snelheidslimiet van 50km/u. Ten zuiden van de rotonde met de Abbendaal geldt er op de N2 een snelheidsregime van 70km/u. Op de Spelverstraat geldt er een snelheidslimiet van 50 km/u.

3.2 Beschrijving ontsluitende wegen en kruispunten

3.2.1 Beschrijving ontsluitende wegen

3.2.1.1 Tabaartstraat

- Lokale weg type III, erftoegangsweg;
- Snelheidsregime van 50km/u;
- Maakt deel uit van de bufferzone voor zwaar vervoer;
- Niet geselecteerd als fietsroute binnen het BFF van de provincie Limburg;
- Geen fietspaden aanwezig;
- Gedeeltelijk voetpaden aanwezig;
- Geen zebrapaden;
- Belbushalte 'Bilzen – Tabaart' ter hoogte van plangebied.



Figuur 3-7: Tabaartstraat (zuiden van Mooi Uitzichtlaan links - noorden van Mooi Uitzichtlaan rechts)

3.2.1.2 Spelverstraat

- Lokale weg type II, lokale gebiedsontsluitingsweg;
- Snelheidsregime 50km/u
- Maakt deel uit van de bufferzone voor zwaar vervoer;
- Niet geselecteerd als fietsroute binnen het BFF van de provincie Limburg;
- Geen fietspaden aanwezig;
- Geen voetpaden aanwezig;
- Geen zebrapaden;
- Geen bushaltes.



Figuur 3-8: Spelverstraat (richting N2 links - richting N730 rechts)

3.2.1.3 N2 Maastrichterstraat

- Secundaire weg type III, fiets- en openbaar vervoersas;
- Snelheidsregime 70km/u - 50km/u;
- Onderdeel van route voor zwaar verkeer;
- Hoofdroute binnen het BFF van de provincie Limburg;
- Aanliggende verhoogde fietspaden;
- Voetpaden langs beide zijden van de rijweg;
- Zebrapad ter hoogte van bushalte 'Bilzen – Maastrichterpoort'
- Bushalte 'Bilzen – Maastrichterpoort' ter hoogte van het plangebied.

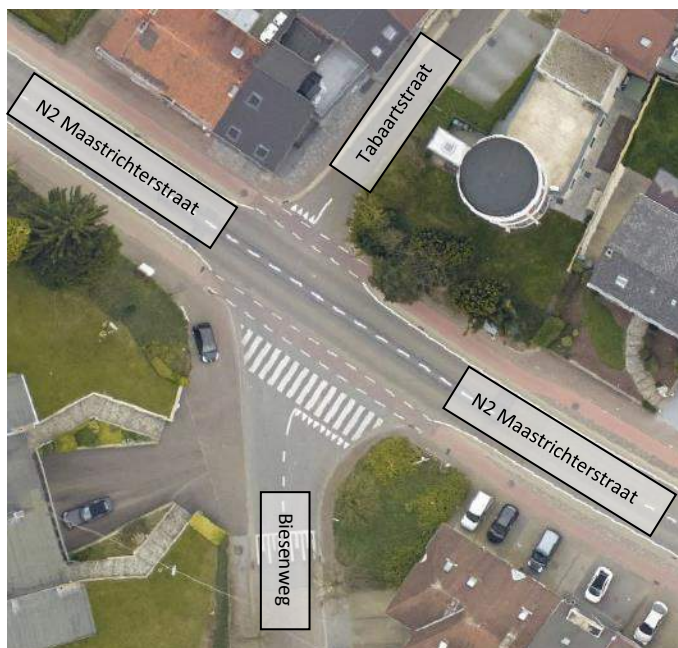


Figuur 3-9: N2 Maastrichterstraat (richting centrum Bilzen links - richting Maastricht rechts)

3.2.2 Beschrijving ontsluitende kruispunten

3.2.2.1 N2 Maastrichterstraat x Tabaartstraat

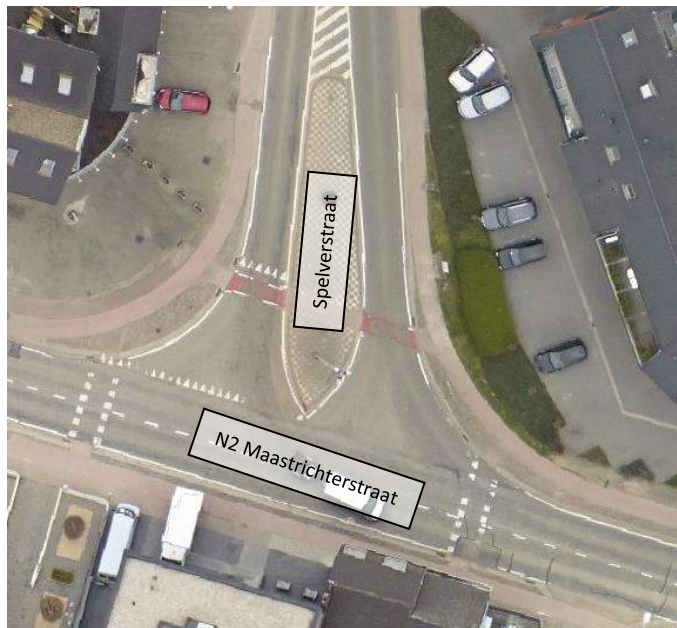
Het kruispunt tussen de N2 Maastrichterstraat en de Tabaartstraat is een voorrangsgeregeld kruispunt, waarbij het verkeer op de N2 voorrang heeft op het verkeer uit de Tabaartstraat en de Biesenweg. Er is enkel een zebropad voorzien op de Biesenweg, andere oversteekbewegingen worden ter hoogte van het kruispunt niet beveiligd. De fietspaden langs de N2 Maastrichterstraat lopen verder over het kruispunt, waardoor fietsers voorrang hebben op het verkeer komende uit de zijstraten (Tabaartstraat en Biesenweg).



Figuur 3-10: Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Tabaartstraat

3.2.2.2 N2 Maastrichterstraat x Spelvaartstraat

Ook het kruispunt van de N2 Maastrichterstraat met de Spelverstraat is een voorrangsgeregeld kruispunt, waarbij het verkeer op de N2 voorrang heeft op het verkeer komende van de Spelverstraat. Er zijn geen zebropaden voorzien op het kruispunt die de oversteek voor voetgangers beveiligen. Er zijn wel op de drie kruispunttakken oversteekplaatsen voor fietsers voorzien. Ter hoogte van de tak Spelverstraat loopt het fietspad door, waardoor fietsers hier voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. Deze tak is ook voorzien van een middeneiland, waardoor de oversteekbeweging voor fietsers hier in twee tijden kan gebeuren. Op beide takken van de N2 Maastrichterstraat wordt een fietsoversteek voorzien, waarbij fietsers voorrang dienen te verlenen aan het gemotoriseerd verkeer.



Figuur 3-11: Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat

3.2.2.3 N2 Maastrichterstraat x Abbendaal

Het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Abbendaal is ingericht als een enkelstrooksrotonde. Er zijn geen zebrapaden voorzien op de takken van de rotonde, waardoor oversteekbewegingen van voetgangers niet beschermd zijn. Op de takken Abbendaal en Alden Biesensingel zijn er fietsoversteken voorzien buiten de voorrang. Het doorgaand fietsverkeer op de N2 Maastrichterstraat dient hierdoor voorrang te geven aan het gemotoriseerd verkeer op de Abbendaal en Alden Biesensingel. Beide takken zijn echter wel voorzien van een middeneiland, waardoor oversteekbewegingen van fietsers in twee tijden kunnen gebeuren. De beide takken van de N2 Maastrichterstraat zijn niet voorzien van fietsoversteekplaatsen, aangezien zowel de Abbendaal als de Alden Biesensingel niet toegankelijk zijn voor (brom-)fietsers.



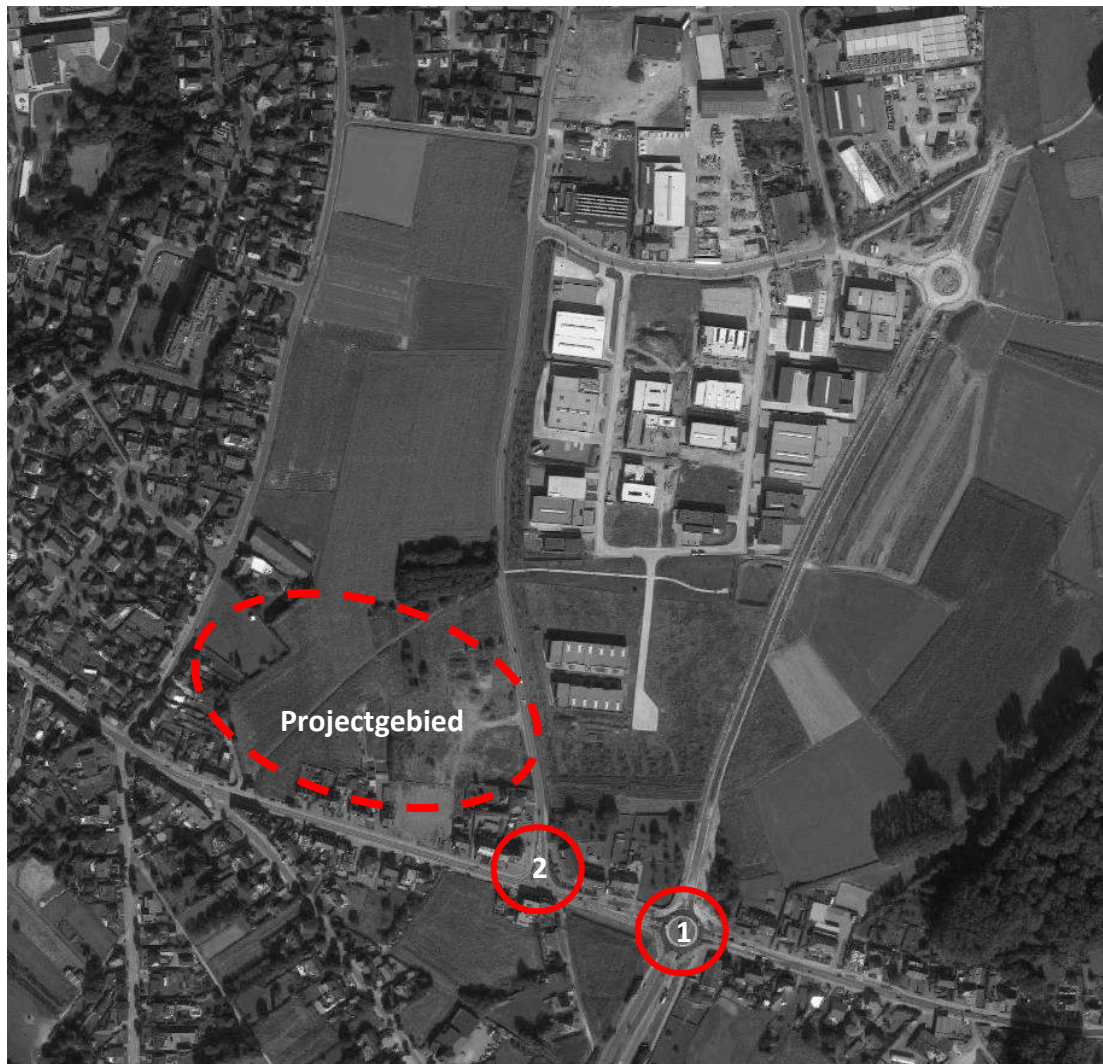
Figuur 3-12: Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Abbendaal

3.3 Huidig druktebeeld en afwikkelingsniveau

3.3.1 Verkeerstellingen

Om een zicht te krijgen op het druktebeeld in de omgeving van het plangebied, werden verkeerstellingen uitgevoerd op donderdag 07 september 2017. Tijdens de ochtendspits (7u-9u) en avondspits (16u-18u) vonden volgende kruispunttellingen plaats:

1. N2 Maastrichterstraat x Abbendaal
2. N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat



Figuur 3-13: Overzicht tellingen 07/09/2017

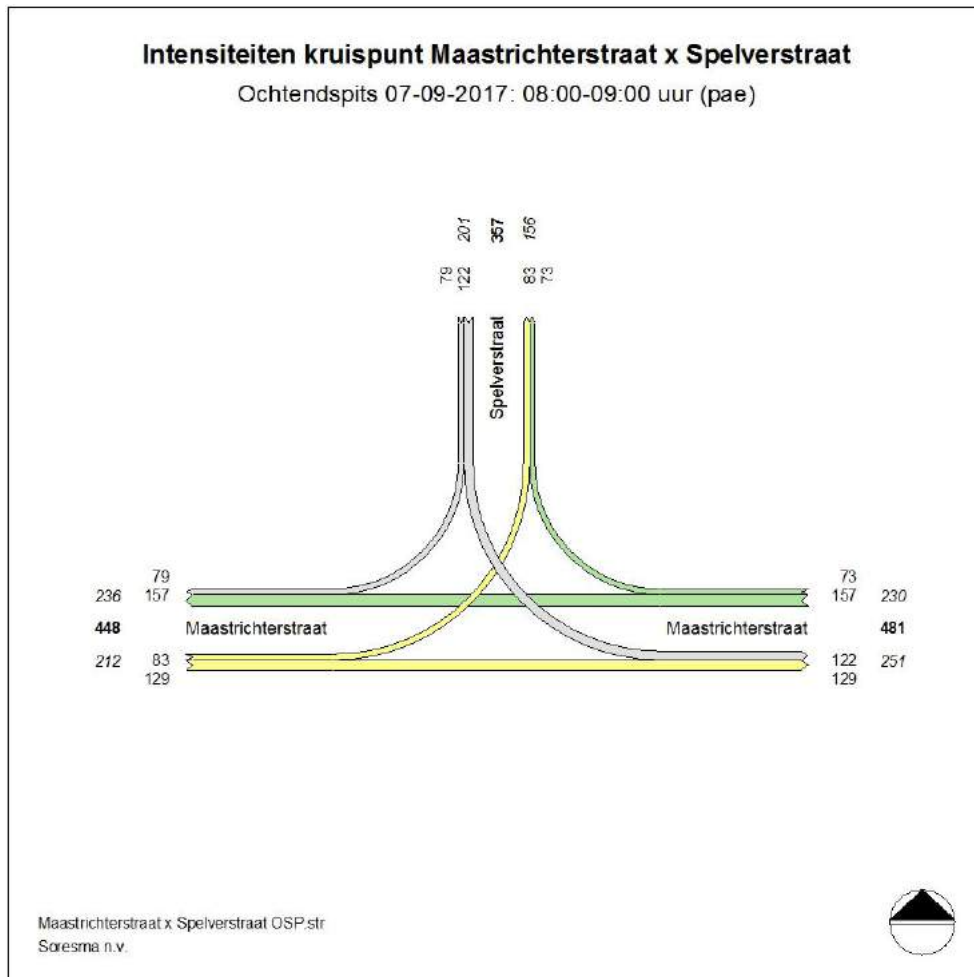
Onderstaande grafieken geven de intensiteiten weer in personenauto-equivalenten (pae) voor het drukste uur tijdens beide spitsmomenten. In de berekeningen van de pae's wordt:

- Een personenwagens, bestelwagen en motorfiets geteld als 1 pae;
- Een vrachtwagen en een bus korter dan 8m geteld als 1,5 pae;
- Een vrachtwagen en een bus langer dan 8m geteld als 2,3 pae.

3.3.1.1 Kruispunttelling N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat

Ochtendspitsuur: 08u00-9u00

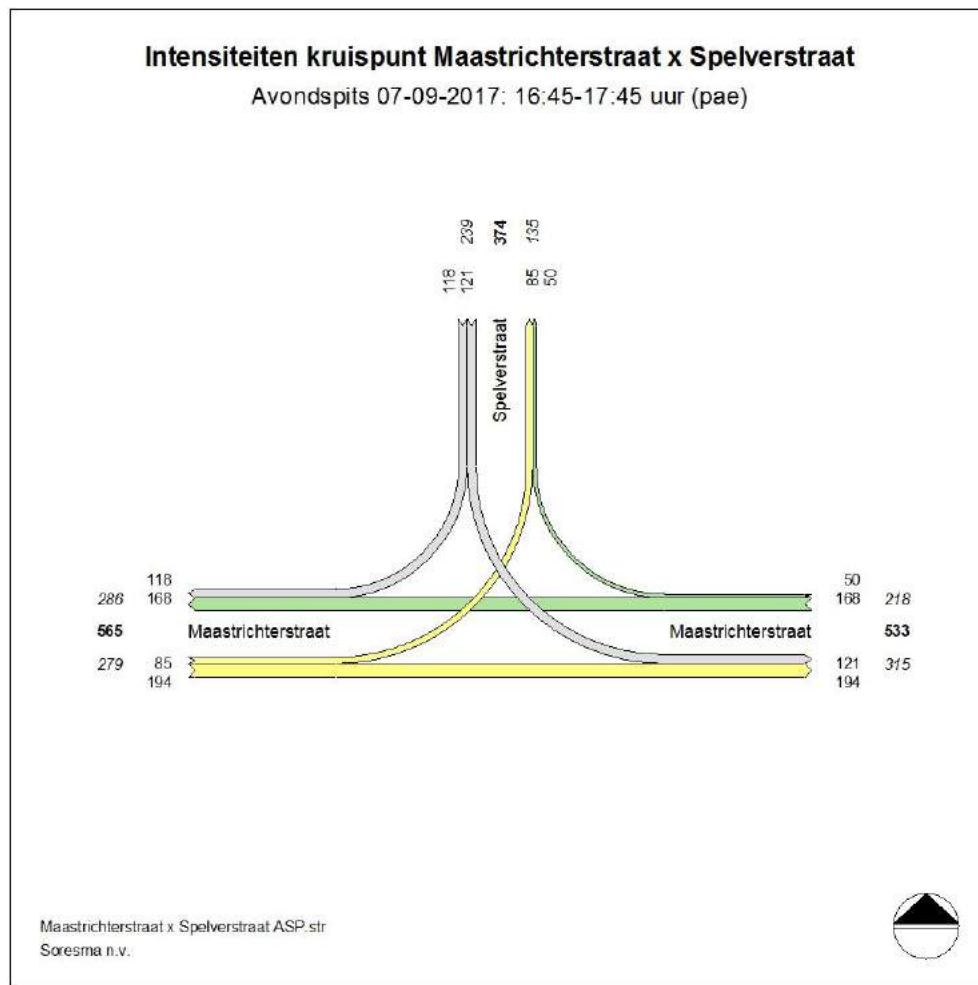
Onderstaande figuur geeft de intensiteiten op het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat weer tijdens het drukste ochtendspitsuur (08u00-09u00).



Figuur 3-14: Stroomdiagram kruispunt Maastrichterstraat x Spelverstraat drukste ochtendspitsuur

Avondspitsuur: 16u45-17u45

Onderstaande figuur geeft de intensiteiten op het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat weer tijdens het drukste avondspitsuur (16u45-17u45).

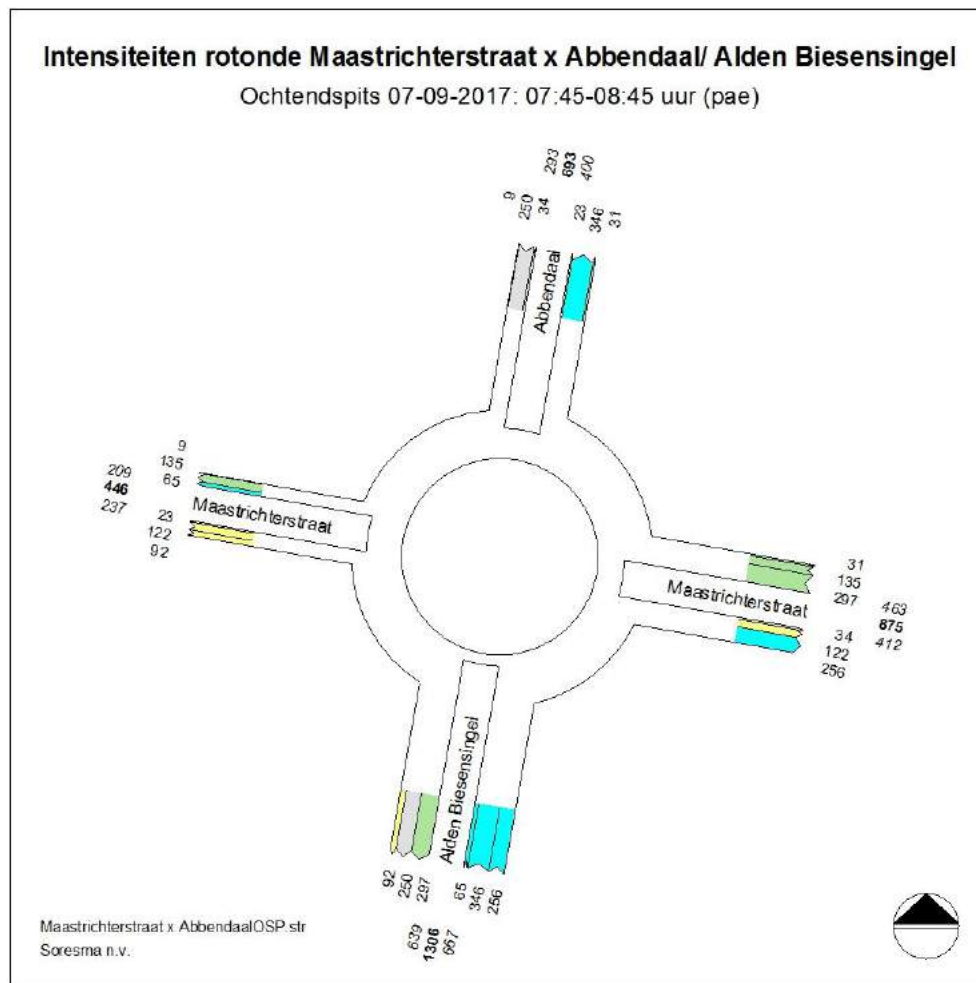


Figuur 3-15: Stroomdiagram kruispunt Maastrichterstraat x Spelverstraat drukste avondspitsuur

3.3.1.2 Kruispunttelling N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel

Ochtendspitsuur: 07u45-08u45

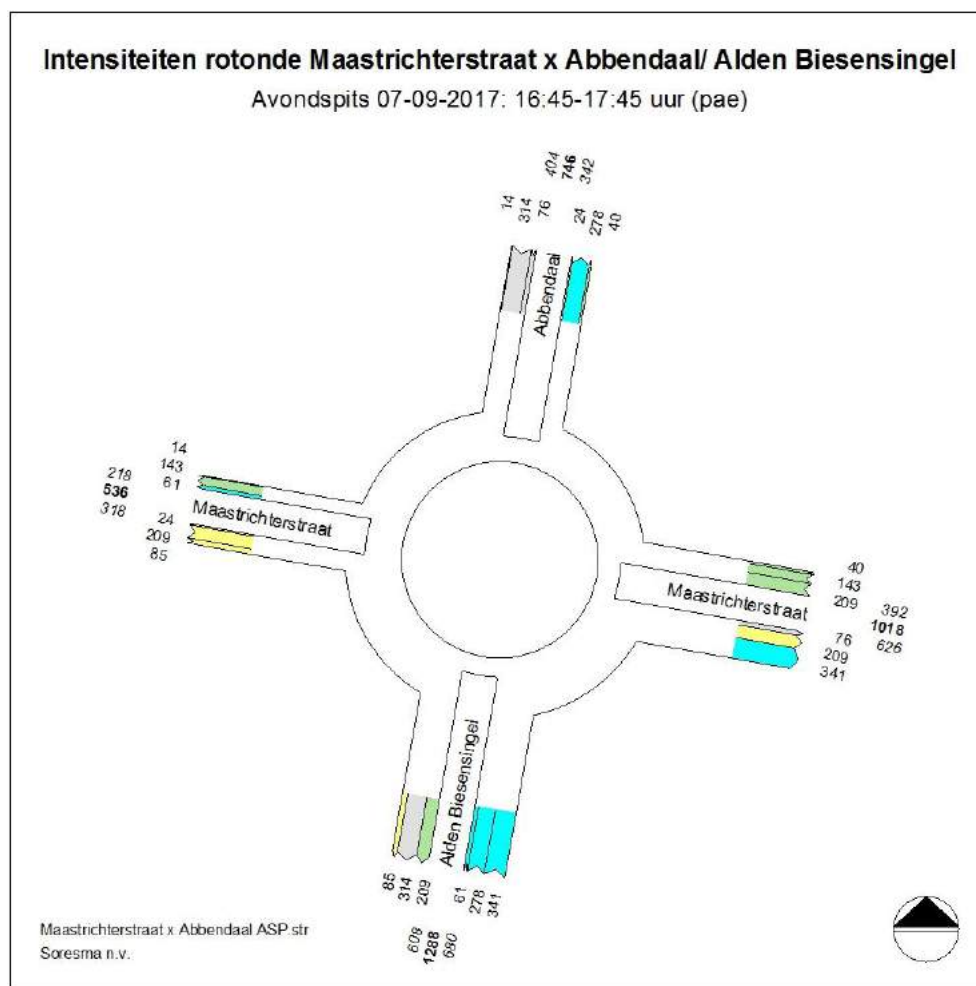
Onderstaande figuur geeft de intensiteiten op het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Abbendaal weer tijdens het drukste ochtendspitsuur (08u00-09u00).



Figuur 3-16: Stroomdiagram kruispunt Maastrichterstraat x Abbendaal drukste ochtendspitsuur

Avondspitsuur: 16u45-17u45

Onderstaande figuur geeft de intensiteiten op het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Abbendaal weer tijdens het drukste avondspitsuur (16u45-17u45).



Figuur 3-17: Stroomdiagram kruispunt Maastrichterstraat x Abbendaal drukste avondspitsuur

3.3.2 Afwikkeling

De afwikkeling van het voorrangsgeregeld kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat wordt beoordeeld aan de hand van de methode Harders. Met deze methode wordt voor elke verkeersbeweging die voorrang moet verlenen een indicatie gegeven voor de restcapaciteit. Deze restcapaciteit geeft een indruk van de optredende wachtrij en is afhankelijk van de intensiteit van de verkeersstromen waaraan voorrang dient te worden verleend. Hierbij worden volgende grenswaarden gehanteerd:

Tabel 3-1: Beoordeling methode Harders

Grenswaarden:			
Grootte van de wachttijd		Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting		<0	<0
Erg lange wachttijd		50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600	>600

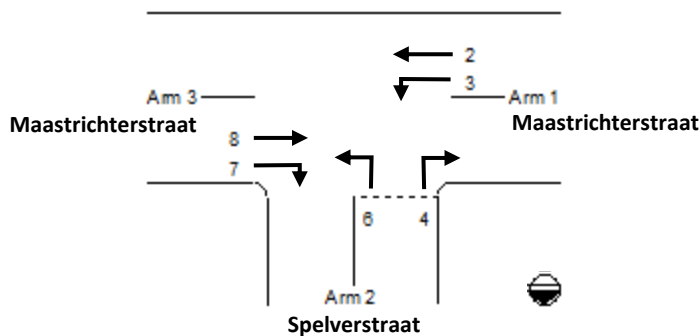
Voor de berekening van het afwikkelingsniveau van de rotonde N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel wordt gebruik gemaakt van de methode van Bovy. Deze rekenmethode bepaalt een verzadigingsgraad en bijhorende gemiddelde wachttijd in seconden voor de verschillende toeritten, waarbij onderstaande beoordeling van toepassing is:

Tabel 3-2: Beoordeling afwikkeling rotondes

Verzadigingsgraad	Afwikkeling
< 80%	Geen afwikkelingsprobleem, vlotte afwikkeling
80% - 90%	Lichte tot matige wachtrijvorming, matige afwikkeling
90%-100%	Ernstige wachtrijvorming met een kritische afwikkelingscapaciteit tot gevolg
> 100%	Oververzadiging en structurele afwikkelingsproblemen

3.3.2.1 Afwikkeling N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat

Onderstaande tabel geeft voor het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat de huidige afwikkeling tijdens het drukste ochtend- en drukste avondspitsuur weer.


Tabel 3-3: Afwikkeling kruispunt Maastrichterstraat x Spelverstraat

Richting/ Tak		Ochtendspits (8u-9u)		Avondspits (16u45-17u45)	
		Restcapaciteit pae/u	Wachttijd	Restcapaciteit pae/u	Wachttijd
3	Maastrichterstraat	888	0 sec	905	0 sec.
4	Spelverstraat	453	< 15 sec.	404	< 15 sec.
6					

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de afwikkeling op het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat zowel tijdens het drukste ochtendspitsuur als tijdens het drukste avondspitsuur vlot verloopt. Op de N2 Maastrichterstraat worden geen wachttijden verwacht. Op de Spelverstraat blijven de wachttijden onder de 15 seconden, wat als een aanvaardbare afwikkeling wordt weerhouden. Er kan besloten worden dat voor dit kruispunt de huidige afwikkeling vlot verloopt, tijdens het drukste ochtend- en drukste avondspitsuur.

3.3.2.2 Afwikkeling N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel

Onderstaande tabel geeft voor de rotonde N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel de huidige afwikkeling tijdens het drukste ochtend- en drukste avondspitsuur weer.



Tak A: Abbendaal

Tak B: N2 Maastrichterstraat kant Maastricht

Tak C: Alden Biesensingel

Tak D: N2 Maastrichterstraat kant Bilzen

Drukste ochtendspitsuur: 07u45-08u45

Tabel 3-4: Afwikkeling rotonde Maastrichterstraat x Abbendaal - drukste ochtendspitsuur

Parameter	A: Abbendaal	B: N2 (Maastricht)	C: N700	D: N2 (Bilzen)
Intensiteit op toerit (pae/u)	293	463	667	237
Intensiteit op rotonde (pae/u)	497	434	179	581
Intensiteit op afrit (pae/u)	400	412	639	209
Conflictintensiteit	587	494	234	607
Conflictbelasting	790	897	846	818
Capaciteit toerit (pae/u)	978	1061	1292	961
Verzadiging op toerit	30%	44%	52%	25%
Capaciteit ring (pae/u)	539	770	1143	458
Verzadiging op ring	54%	60%	58%	52%
RF Toerit*	3,3	2,3	1,9	4,1
RF Rotonde*	1,8	1,7	1,7	1,9
Gemiddelde wachttijd (sec.)	5,25	6,02	5,75	4,97
Filelengte (vtg)	0,43	0,77	1,07	0,33

* RF < 1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem

Zoals blijkt uit bovenstaande tabel kan gesteld worden dat de huidige intensiteiten tijdens het drukste ochtendspitsmoment voor aanvaardbare verzadigingsgraden op zowel de toeritten van de rotonde als op de rotonde zelf zorgt. Dit resulteert bijgevolg in acceptabele gemiddelde wachttijden (<15 seconden) voor het aankomend verkeer. De verzadigingsgraden zijn bijgevolg niet van die aard dat er zich afwikkelingsproblemen voor doen. Er is dus sprake van een stabiele afwikkeling (verzadigingsgraden onder de 80%) van het kruispunt in de ochtendspits.

Drukste avondspitsuur: 16u45-17u45

Tabel 3-5: Afwikkeling rotonde Maastrichterstraat x Abbendaal - drukste avondspitsuur

Parameter	A: Abbendaal	B: N2 (Maastricht)	C: N700	D: N2 (Bilzen)
Intensiteit op toerit (pae/u)	404	392	680	318
Intensiteit op rotonde (pae/u)	413	363	309	599
Intensiteit op afrit (pae/u)	342	626	608	218
Conflictintensiteit	491	469	354	626
Conflictbelasting	817	755	989	917
Capaciteit toerit (pae/u)	1064	1083	1185	943
Verzadiging op toerit	38%	36%	57%	34%
Capaciteit ring (pae/u)	721	727	1025	545
Verzadiging op ring	56%	54%	66%	58%
RF Toerit*	2,6	2,8	1,7	3,0
RF Rotonde*	1,8	1,9	1,5	1,7
Gemiddelde wachttijd (sec.)	5,45	5,21	7,11	5,75
Filelengte (vtg)	0,61	0,57	1,34	0,51

* RF < 1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem

De intensiteiten liggen tijdens het drukste avondspitsuur hoger dan tijdens het drukste ochtendspitsuur. Hierdoor liggen ook de verzadigingsgraden op zowel de toeritten van de rotonde als op de rotonde zelf hoger dan tijdens de ochtendspits. Toch blijven de gemiddelde wachttijden voor het aankomend verkeer acceptabel (<15 seconden). Ook de verzadigingsgraden zijn bijgevolg niet van die aard dat er zich afwikkelingsproblemen voor doen. Er is dus ook tijdens het drukste avondspitsuur sprake van een stabiele afwikkeling (verzadigingsgraden onder de 80%) van het kruispunt.

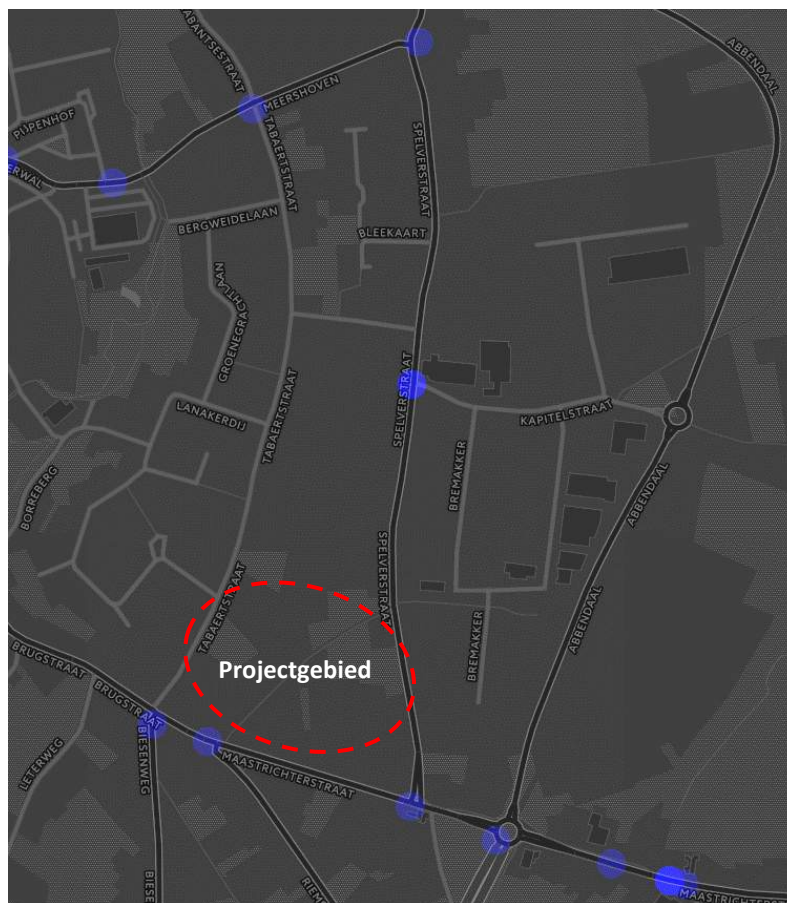
3.4 Verkeersleefbaarheid en –veiligheid

Verkeersveiligheid en vooral verkeersleefbaarheid zijn begrippen die niet binnen één globale parameter kunnen omvat worden. Ze hebben zowel betrekking op verkeerskundige aspecten, ruimtelijke aspecten als hinder- en belevingsaspecten.

Vanuit het voorwerp van dit onderzoek wordt gefocust op de verkeerskundige deelaspecten waar de ontwikkeling van het plan een impact kan hebben.

3.4.1 Ongevallen t.h.v. plangebied

Onderstaande figuur is een uittreksel van de interactieve ongevallenkaart van de federale politie. Deze kaart geeft de ongevallen weer die plaatsvonden tijdens de periode 2014 – 1^e semester 2016 op het grondgebied Vlaanderen.



Figuur 3-18: Uittreksel interactieve ongevallenkaart periode 2014-2016 (bon: Federale politie)

Op de ontsluitende wegen van het projectgebied gebeurden tijdens de onderzochte periode op 6 verschillende locaties in totaal 7 ongevallen. Het gaat telkens over letselongevallen, waarbij geen dodelijke slachtoffers vielen. Hierbij blijken ongevallen voornamelijk plaats te vinden op de ontsluitende kruispunten (N2 x Tabaartstraat, N2 x Spelverstraat, etc.). Het kruispunt Spelverstraat x Kapittelstraat is de enige locatie waar er tijdens de periode 2014-2016 twee ongevallen gebeurden.

3.4.2 Oversteekbaarheid t.h.v. plangebied

De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is een belangrijke indicator voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid nabij het plangebied. Het criterium om de oversteekbaarheid van een straat te beoordelen, is de gemiddelde wachttijd voordat de oversteekbeweging kan ingezet worden. Voor de berekening wordt in overeenstemming met het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten voor voetgangers een oversteeksnelheid van 1m/s (3,6km/u) gehanteerd. Onderstaand worden de verschillende kwalificaties voor oversteekbaarheid weergegeven:

Tabel 3-6: Kwalificatie oversteekbaarheid

Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
0-5 sec.	Goed
5-10 sec.	Redelijk
10-15 sec.	Matig
15-30 sec.	Slecht
> 30 sec.	Zeer slecht

Uit deze berekening blijken de volgende kwalificaties voor de oversteekbaarheid van de ontsluitende wegen:

Tabel 3-7: Oversteekbaarheid huidige toestand

Ochtendspitsuur			
Straat	Totale intensiteiten	Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
Spelverstraat	357 pae/u	0-5 sec.	Goed
Maastrichterstraat ¹	481 pae/u	0-5 sec.	Goed
Abbendaal ²	400 pae/u	0-5 sec.	Goed
Alden Biesensingel ²	667 pae/u	0-5 sec.	Goed
Avondspitsuur			
Spelverstraat	374 pae/u	0-5 sec.	Goed
Maastrichterstraat	565 pae/u	0-5 sec.	Goed
Abbendaal	404 pae/u	0-5 sec.	Goed
Alden Biesensingel	680 pae/u	0-5 sec.	Goed

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de oversteekbaarheid van zowel de Spelverstraat als de Maastrichterstraat goed wordt beoordeeld. De wachttijden tijdens zowel het drukste ochtend- als drukste avondspitsuur blijven onder de 5 seconden. Dit komt neer op een goede oversteekbaarheid.

¹ Voor de N2 Maastrichterstraat wordt de worst-case oversteekbaarheid in beeld gebracht. Dit wil zeggen de wachttijd op het punt waar tijdens de verschillende spitsmomenten het meeste gemotoriseerd verkeer passeert.

² Zowel voor Abbendaal als voor de Alden Biesensingel wordt de oversteekbaarheid ter hoogte van de rotonde met de N2 Maastrichterstraat weergegeven. Aangezien fietsers en voetgangers beide wegen in twee tijden kunnen oversteken (door de aanwezig middenberm), wordt enkel de rijstrook met de hoogste intensiteit in beeld gebracht en beoordeeld.

4 Referentietoestand

In de nabije omgeving van het plangebied worden een aantal ontwikkelingen weerhouden die een invloed zullen hebben op de verkeerssituatie om en rond het plangebied bij realisatie van deze ontwikkelingen. Het gaat hier om de ontwikkeling van:

- Bedrijvenzone Spelver III
- Gedeelte Masterplan dat niet binnen de contouren van het RUP valt

Deze ontwikkelingen behoren niet tot het voorwerp van het RUP en worden bijgevolg ook niet beoordeeld in deze mobiliteitsstudie, maar ze worden wel meegenomen in de referentietoestand.

4.1 *Bedrijvenzone Spelver III*

Het mobiliteitsprofiel van de geplande bedrijvenzone Spelver III werd bepaald in de “plan-MER screening RUP Spelver III te Bilzen” (Antea Group, 2016).

De voorgenomen activiteit voor bedrijvenzone Spelver III betreft een uitbreiding van een lokaal bedrijventerrein Spelver I (ambachtelijke bedrijven en KMO's in gewestplan) en Spelver II (goedgekeurd RUP Spelver dd. 09/02/2012 – momenteel in volle ontwikkeling). Enerzijds wenst de stad hier een nieuw stedelijk containerpark op te richten in combinatie met een uitbreiding van het bedrijventerrein, anderzijds dient er een omzetting van restzone van natuurgebied (tussen Spelver I en de vergunde omleidingsweg) en van agrarisch gebied naar lokaal bedrijventerrein te gebeuren.

De verkeersgeneratie van de ontwikkelingen wordt opgesplitst tussen enerzijds de verkeersgeneratie van het bedrijventerrein en anderzijds door het containerpark. Op basis van kencijfers van CROW (publicatie 256) wordt de verkeersgeneratie in beeld gebracht. Gelet op een verkeersgeneratie van 170 pae/ha gemengd bedrijventerreinen zal er bij een netto oppervlakte van het bedrijventerrein van 5,7 ha³ sprake zijn van een totale verkeersgeneratie van 969 pae per gemiddelde werkdag. Voor de ochtendspits (8u – 9u) betekent dit een verkeersgeneratie van 87 pae (9%⁴), in de avondspits bedraagt de verwachte verkeersgeneratie 77 pae (8%⁴). Voor de berekening van de verkeersgeneratie van het containerpark wordt er gebruik gemaakt van de gegevens van het bestaande containerpark. Het bestaande containerpark te Bilzen genereert ca. 60.000 bezoekers op jaarbasis. Zoals onderstaande tabel aantoont, zijn de zomermaanden algemeen de drukste maanden.

³ Deze oppervlakte werd als volgt bepaald: contour zone voor lokale bedrijvigheid volgens het grafisch plan (73.622 m²) – oppervlakte containerpark (10.000 m²) – wegenis (6.290 m²).

⁴ CROW publicatie 256

Jaar 2015		
DatumBezoek	AantalBezoeken	Totaal aantal bezoekers (berekening antea)
jan	1705	2387
feb	1917	2683,8
mrt	2952	4132,8
apr	3691	5167,4
mei	3572	5000,8
jun	3895	5453
jul	4025	5635
aug	3803	5324,2
sep	3600	5040
okt	3599	5038,6
nov	3037	4251,8
dec	2538	3553,2

Voor de berekening van de verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag wordt er uitgegaan van een worstcasebenadering. Uit tellingen van de bezoekersaantallen in de maand augustus, blijkt dat er op de drukste dag (dinsdag 9 augustus) 286 betalende bezoekers het containerpark bezochten. Rekening houdend met het feit dat ongeveer 30% van alle bezoekers van het containerpark niet geregistreerd worden als betalende bezoeker, maakt dat er op de drukste dag 400 bezoekers het containerpark bezochten, wat overeenkomt met 800 autoverplaatsingen.

Aangezien er geen dagverdeling bekend is van de bezoekers, wordt er aangenomen dat de bezoekers zich gelijk verdelen over de openingsuren van het containerpark. Voor een dinsdag (open van 9u00 tot 12u00 en van 13u00 tot 17u00) betekent dit dat er elk uur ongeveer 57 personen het containerpark zullen bezoeken. Op vlak van verkeersgeneratie worden er dus elk uur 114 autoverplaatsingen gegenereerd, waarvan 57 ingaande en 57 uitgaande bewegingen. Gezien het containerpark in de ochtendspits nog niet geopend is, kan gesteld worden dat de algemene piek van beide ontwikkelingen in de avondspits valt. Op dit moment worden er 191 bijkomende autoverplaatsingen verwacht. Hiervan zijn er 74 inkomende en 117 uitgaande verplaatsingen.

In de plan-MER screening is de impact van de ontwikkeling Spelver III op de rotonde omleidingsweg x Kapittelstraat doorgerekend. Op basis van deze doorrekeningen kan de impact van het voorgenomen plan op de rotonde N2 x N700/Abbendaal afgeleid worden. Hierbij wordt op de noordelijke tak Abbendaal volgende bijkomende verkeersgeneratie verwacht ten gevolge van de ontwikkeling Spelver III:

- Drukste ochtendspitsuur: 36 inkomende verplaatsingen en 12 uitgaande verplaatsingen
- Drukste avondspitsuur: 41 inkomende verplaatsingen en 64 uitgaande verplaatsingen

Bovenstaande intensiteiten worden op het kruispunt N2 x N700/Abbendaal en N2 x Spelverstraat verdeeld op basis van de procentuele verhoudingen uit de verkeerstellingen en een aantal beredeneerde aannames.

4.2 **Gedeelte Masterplan buiten RUP**

In het masterplan wordt naast het voorgenomen plangebied 'RUP Tabaart' (rode stippellijn) ook een onderdeel met woningen opgenomen dat niet vervat zit in het voorgenomen RUP (blauwe markering).



Figuur 4-1: Aanduiding noordelijk deel Masterplan (Blauwe markering)

Hierbij wordt er op basis van het masterplan uitgegaan van 101 wooneenheden waarvoor de verkeersgeneratie wordt bepaald, die wordt toebedeeld op het omliggend wegennet in de referentiesituatie.

De totale verkeersgeneratie voor de woningen wordt berekend op de hierboven omschreven maximale woonuitbreiding (101 units) en op basis van volgende kencijfers:

- Gemiddelde huishoudgrootte stad Bilzen: **2,43⁵** personen (Gemeentelijke profielschets 2016);
- Gemiddeld Aantal Woninggerelateerde Verplaatsingen Per Persoon Per Dag (GAVPPD): **2,74** verplaatsingen/ dag (OVG Vlaanderen 5.1 (2015-2016 - Tabellenrapport);
- Gemiddeld aantal bezoekersverplaatsingen per wooneenheid/ dag: **0,3** bezoekersverplaatsingen/ wooneenheid (richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies);
- Gemiddelde modal split: **51,81%** autobestuurders, **16,88%** autopassagiers (OVG Vlaanderen, 4.5 (sept. 2012 – sept. 2013) – Tabellenrapport);
- Dagverdeling verkeer op een significante dag (OVG Vlaanderen 4.1 (sept. 2008 – sept. 2009)):
 - Ochtendspits (8u-9u): **8,97%** (waarvan 6% aankomend – 94% vertrekkend);
 - Avondspits (17u-18u): **9,48%** (waarvan 70% aankomend – 30% vertrekkend).

Aan de hand van deze kencijfers kan gesteld worden dat er voor de uitbreiding van maximum 101 bijkomende wooneenheden, circa **364 autoverplaatsingen per dag** worden gegenereerd. Hiervan worden er **33** tijdens het drukste **ochtendspitsuur** en **35** tijdens het drukste **avondspitsuur** gegenereerd.

⁵ Totale bevolking 2016 = 31.829, totaal aantal huishoudens 2016 = 13.077 => gemiddelde huishoudgrootte: 31.829/13.077 = 2,43

Berekening:

- Aantal bewoners: $101 \times 2,43 = 245$
- Aantal verplaatsingen:
 - Bewoners: $245 \times 2,74 = 671$
 - Bezoekers: $101 \times 0,3 = 30$
- Totaal aantal verplaatsingen per dag: $671 + 30 = 701$
- Totaal aantal autoverplaatsingen per dag: $701 \times 51,81\% = 364$
- Verplaatsingen tijdens de ochtendspits: $364 \times 8,97\% = 33$
- Verplaatsingen tijdens de avondspits: $364 \times 9,48\% = 35$

4.3 Ontsluiting en toedeling

Onderstaand wordt de ontsluiting en toedeling van het bijkomend verkeer besproken.

4.3.1 Spelver III

Voor het bijkomend verkeer van bedrijvenzone Spelver III wordt op basis van de Plan-MER-screening Spelver III een zeker aandeel van de verkeersgeneratie toebedeeld op de rotonde N2 x N700/Abbendaal. Hoe het verkeer zich vanaf deze rotonde verdeelt op het omliggend wegennet, wordt bepaald op basis van de procentuele verhoudingen uit de recente kruispunttellingen van 07/09/2017 op de kruispunten N2 Maastrichterstraat x Abbendaal en N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat.

Tabel 4-1: Toedeling ontsluitend verkeer voorzieningen

Toedeling	Ochtendspits	Avondspits
Via N2 west	56%	63%
Via N2 Oost	16%	14%
Via Alden Biesensingel	28%	23%

4.3.2 Gedeelte Masterplan buiten RUP

Voor de routekeuze van de toekomstige bewoners (herkomst en bestemmingen) wordt uitgegaan van de beschikbare Vlaamse gegevens omtrent de woon-werkpendel (zie §6.1.1).

Tabel 4-2: Toedeling in- en uitkomend verkeer - wonen

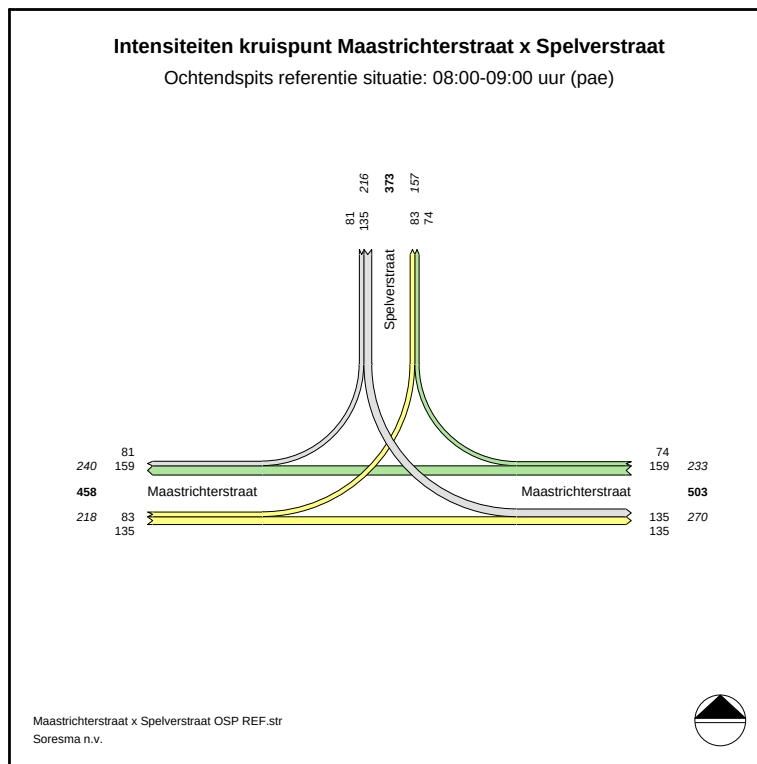
Richting	In/Uit
A Via N2 oost (richting Maastricht)	4%
B Via N2 west (richting Bilzen)	21%
C Via N700 Alden Biesensingel	40%
D Via Spelverstraat	30%
E Via N745 Riemsterweg	5%

4.4 Drukbeeld en afwikkeling

Op basis van de huidige intensiteiten (zie §3.3) en bovenstaande verkeersgeneratie (toebedeeld conform §4.3) worden volgende druktebeelden en afwikkelingsniveau's bekomen voor de referentiesituatie. De beoordeling van de afwikkeling op beide kruispunten wordt op eenzelfde manier gedaan als voor de huidige toestand (zie §3.3.2)

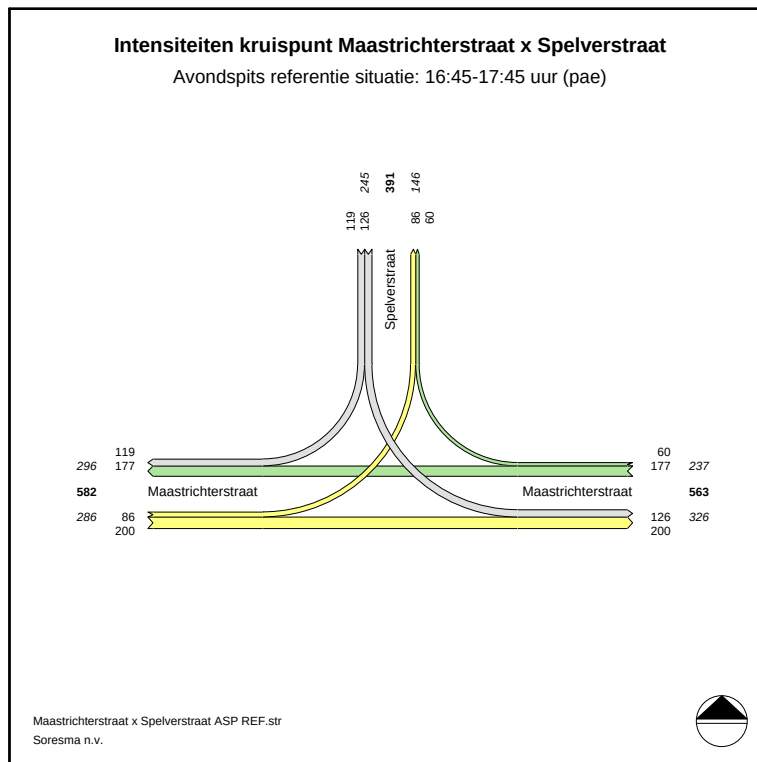
4.4.1 Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat

Ochtendspitsuur: 08u00-09u00



Figuur 4-2: Stroomdiagram kruispunt Maastrichterstraat x Spelverstraat ochtendspits – Referentie

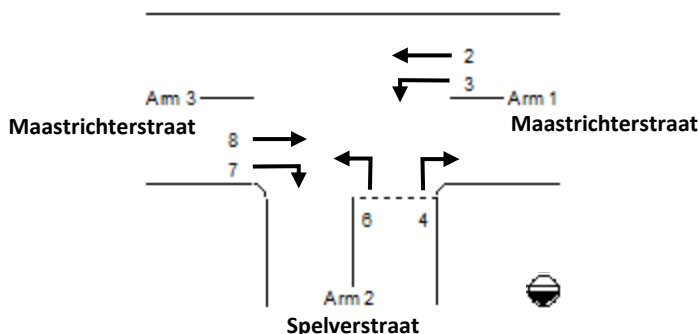
Avondspitsuur: 16u45-17u46



Figuur 4-3: Stroomdiagram kruispunt Maastrichterstraat x Spelverstraat avondspits – Referentie

Afwikkeling

Onderstaande tabel geeft voor het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat de afwikkeling tijdens het drukste ochtend- en drukste avondspitsuur weer voor de referentiesituatie.



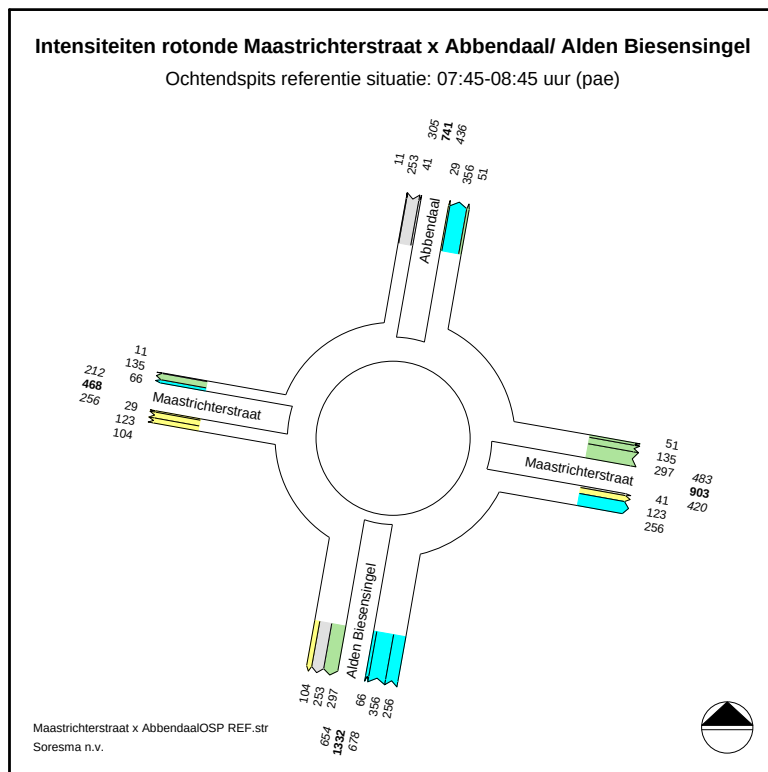
Tabel 4-3: Afwikkeling kruispunt Maastrichterstraat x Spelverstraat - referentie

Richting/ Tak		Ochtendspits (8u-9u)		Avondspits (16u45-17u45)	
		Restcapaciteit pae/u	Wachttijd	Restcapaciteit pae/u	Wachttijd
3	Maastrichterstraat	888	0 sec.	884	0 sec.
4	Spelverstraat	414	<15 sec.	394	<15 sec.
6					

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de afwikkeling op het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat ook in de referentiesituatie relatief vlot blijft verlopen. Zowel in de ochtend- als avondspits worden geen wachttijden verwacht op N2 Maastrichterstraat. Tijdens het zowel het drukste ochtend- als avondspitsuur wordt er een wachttijd van minder dan 15 seconden verwacht op de Spelverstraat, wat als aanvaardbaar wordt beschouwd.

4.4.2 Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel

Ochtendspitsuur: 07u45-08u45



Figuur 4-4: Stroomdiagram kruispunt Maastrichterstraat x Abbendaal ochtendspits – referentie

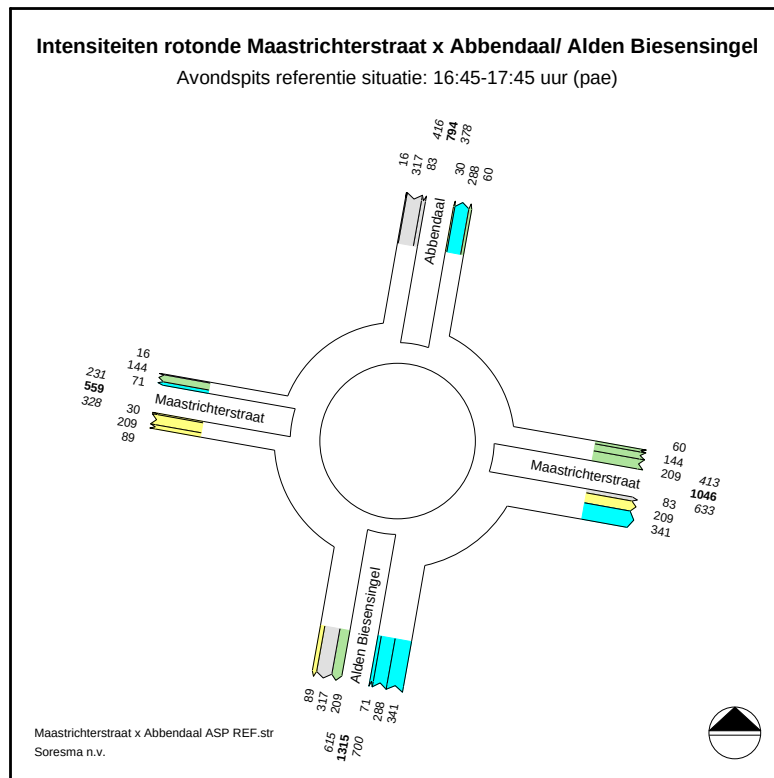
Tabel 4-4: Afwikkeling rotonde Maastrichterstraat x Abbendaal - drukste ochtendspitsuur

Parameter	A: Abbendaal	B: N2 (Maastricht)	C: N700	D: N2 (Bilzen)
Intensiteit op toerit (pae/u)	305	483	678	256
Intensiteit op rotonde (pae/u)	498	451	193	591
Intensiteit op afrit (pae/u)	436	420	655	212
Conflictintensiteit	598	512	249	617
Conflictbelasting	803	934	871	847
Capaciteit toerit (pae/u)	968	1045	1279	952
Verzadiging op toerit	32%	46%	53%	27%
Capaciteit ring (pae/u)	547	773	1131	478
Verzadiging op ring	56%	63%	60%	54%
RF Toerit*	3,2	2,2	1,9	3,7
RF Rotonde*	1,8	1,6	1,7	1,9
Gemiddelde wachttijd (sec.)	5,43	6,40	5,98	5,18
Filelengte (vtg)	0,46	0,86	1,13	0,37

* RF < 1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem

Zoals blijkt uit bovenstaande tabel kan gesteld worden dat in de referentiesituatie nog steeds aanvaardbare verzadigingsgraden op zowel de toeritten van de rotonde als op de rotonde zelf verwacht worden. Dit resulteert bijgevolg in acceptabele gemiddelde wachttijden (<15 sec.) voor het aankomend verkeer. De verzadigingsgraden zijn bijgevolg niet van die aard dat er zich afwikkelingsproblemen voor doen. Er is dus sprake van een stabiele afwikkeling (verzadigingsgraden onder de 80%) van het kruispunt in de ochtendspits tijdens de referentiesituatie.

Avondspitsuur: 16u45-17u45



Figuur 4-5: Stroomdiagram kruispunt Maastrichterstraat x Abbendaal avondspits – referentie

Tabel 4-5: Afwikkeling rotonde Maastrichterstraat x Abbendaal - drukste ochtendspitsuur

Parameter	A: Abbendaal	B: N2 (Maastricht)	C: N700	D: N2 (Bilzen)
Intensiteit op toerit (pae/u)	416	413	700	328
Intensiteit op rotonde (pae/u)	424	389	322	609
Intensiteit op afrit (pae/u)	378	633	615	231
Conflictintensiteit	511	495	367	639
Conflictbelasting	840	802	1022	937
Capaciteit toerit (pae/u)	1046	1060	1173	932
Verzadiging op toerit	40%	39%	60%	35%
Capaciteit ring (pae/u)	717	726	1023	550
Verzadiging op ring	58%	57%	68%	60%
RF Toerit*	2,5	2,6	1,7	2,8
RF Rotonde*	1,7	1,8	1,5	1,7
Gemiddelde wachttijd (sec.)	5,71	5,56	7,57	5,96
Filelengte (vtg)	0,66	0,64	1,47	0,54

* RF < 1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem

Zoals blijkt uit bovenstaande tabel kan gesteld worden dat ook tijdens de avondspits de intensiteiten in de referentiesituatie nog steeds voor aanvaardbare verzadigingsgraden op zowel de toeritten van de rotonde als op de rotonde zelf zorgt. Dit resulteert bijgevolg in acceptabele gemiddelde wachttijden

voor het aankomend verkeer. De verzadigingsgraden zijn bijgevolg niet van die aard dat er zich afwikkelingsproblemen voor doen. Er is dus sprake van een stabiele afwikkeling (verzadigingsgraden onder de 80%) van het kruispunt in de avondspits tijdens de referentiesituatie.

4.5 Verkeersleefbaarheid en –veiligheid

4.5.1 Oversteekbaarheid t.h.v. plangebied

De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is een belangrijke indicator voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid nabij het plangebied. Het criterium om de oversteekbaarheid van een straat te beoordelen, is de gemiddelde wachttijd. Voor de berekening wordt in overeenstemming met het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten voor voetgangers een oversteeksnelheid van 1m/s (3,6km/u) gehanteerd.

Onderstaand worden de verschillende kwalificaties voor oversteekbaarheid weergegeven:

Tabel 4-6: Kwalificatie oversteekbaarheid

Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
0-5 sec.	Goed
5-10 sec.	Redelijk
10-15 sec.	Matig
15-30 sec.	Slecht
> 30 sec.	Zeer slecht

Uit deze berekening blijken de volgende kwalificaties voor de oversteekbaarheid van de ontsluitende wegen:

Tabel 4-7: Oversteekbaarheid referentietoestand

Ochtendspitsuur			
Straat	Totale intensiteiten	Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
Spelverstraat	373 pae/u	0-5 sec.	Goed
Maastrichterstraat ⁶	503 pae/u	0-5 sec.	Goed
Abbendaal ⁷	436 pae/u	0-5 sec.	Goed
Alden Biesensingel ⁴	678 pae/u	0-5 sec.	Goed
Avondspitsuur			
Spelverstraat	391 pae/u	0-5 sec.	Goed
Maastrichterstraat	563 pae/u	0-5 sec..	Goed
Abbendaal	416 pae/u	0-5 sec.	Goed
Alden Biesensingel	700 pae/u	0-5 sec.	Goed

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de oversteekbaarheid van de ontsluitende wegen als goed wordt beoordeeld. Hierbij blijven de wachttijden tijdens zowel het drukste ochtend- als drukste avondspitsuur onder de 5 seconden. Dit wijst op een goede oversteekbaarheid.

⁶ Voor de N2 Maastrichterstraat wordt de worst-case oversteekbaarheid in beeld gebracht. Dit wil zeggen de oversteekbaarheid op het punt waar tijdens de verschillende spitsmomenten het meeste gemotoriseerd verkeer passeert.

⁷ Zowel voor Abbendaal als voor de Alden Biesensingel wordt de oversteekbaarheid ter hoogte van de rotonde met de N2 Maastrichterstraat weergegeven. Aangezien fietsers en voetgangers beide wegen in twee tijden kunnen oversteken (door de aanwezig middenberm), wordt enkel de rijstrook met de hoogste intensiteit in beeld gebracht.

5 Toekomstig bereikbaarheidsprofiel

5.1 Aard en omvang van het project

Het plan omvat de realisatie van het woonuitbreidingsgebied rond de Tabaartstraat/Maastrichterstraat in Bilzen. Binnen de contouren van het RUP kunnen er maximum 238 woningen gerealiseerd worden tezamen met de realisatie van 2.800 m² supermarkt. Wanneer er bijkomend wordt uitgegaan van een aanvullend programma naast de voorgenomen supermarkt kan er maximum een programma gerealiseerd worden van 5265 m² voorzieningen. Hierbij wordt het aantal woningen beperkt afhankelijk van het aantal voorzieningen. Het uiteindelijke programma zal bijgevolg liggen tussen:

- 238 woningen (waarvan maximaal 54 eengezinswoningen en 184 meergezinswoningen) + 2.800 m² supermarkt;
en
- 185 woningen (waarvan maximaal 54 eengezinswoningen en 131 meergezinswoningen) + 2.800 m² supermarkt + 5.265 m² voorzieningen.



Figuur 5-1: Aanduiding contour ruimtelijk uitvoeringsplan op het Masterplan

Om een worst case impact op de verkeersafwikkeling weer te geven wordt uitgegaan van een planinvulling van 185 woningen + 2.800 m² supermarkt + 5.265m² voorzieningen. Deze invulling zal voor de ochtend- en avondspitsuur een hogere verkeersgeneratie opleveren in vergelijking met een programma met 238 woonentiteiten + 2.800 m² supermarkt.

5.2 Mobiliteitsprofiel van de voorgenomen activiteit

5.2.1 Kencijfers

Voorzieningen

De 5.265m² voorzieningen kunnen ingevuld worden als zowel kantoren, handel als vrije beroepen. Rekening houdend met het feit dat deze voorzieningen verdeeld zijn over meerdere units, zal er zich geen grote supermarkt vestigen met een oppervlakte van 5.265 m². Wel is het mogelijk dat er zich een kleine buurtsupermarkt (kleiner dan 600 m² wvo) vestigt. Onderstaande tabel geeft aan welke functies mogelijk zijn en de daarmee gepaarde verkeersgeneratie per 100m² volgens de kencijfers van CROW publicatie 317 (matig stedelijk gebied, schil centrum):

Tabel 5-1: Kencijfers voorzieningen

Type voorziening	Verkeersgeneratie per 100m ²		
	Min.	Max.	Gem.
Kantoor zonder baliefunctie	5,9	7,7	6,8
Buurt- en dorpscentrum	32,8	64,0	48,4
Huisartsenpraktijk	19,7	24,1	21,9
Fysiotherapiepraktijk	11,5	16,2	13,85
Tandartsenpraktijk	21,9	28,3	25,1
Buurtsupermarkt	43,7	95,5	69,6
Type voorziening	Parkeerkencijfer per 100m ²		
	Min.	Max.	Gem.
Kantoor zonder baliefunctie	5,9	7,7	6,8
Buurt- en dorpscentrum	2,1	4,1	3,1
Huisartsenpraktijk	2,2	2,7	2,45
Fysiotherapiepraktijk	1,2	1,7	1,45
Tandartsenpraktijk	1,7	2,2	1,95
Buurtsupermarkt	3,9	5,9	4,9

Gezien de uiteindelijke invulling van de voorzieningen een mix zal zijn van zowel handel, kantoren als vrije beroepen wordt er gebruik gemaakt van het kencijfer buurt- en dorpscentrum. Buurt- en dorpscentrum zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied in een gemeente. In dit kencijfer wordt de verkeersgeneratie van een mogelijke supermarkt tezamen met andere mogelijke functies opgenomen. Daarnaast blijkt uit bovenstaande tabel dat het kencijfer voor een buurt- en dorpscentrum een goed gemiddelde vormt voor de verkeersgeneratie van alle mogelijke functies. In onderstaande berekeningen wordt dan ook verder gerekend met dit kencijfer voor de 5.265 m² voorzieningen.

Supermarkt

Voor de geplande nieuwe vestiging van de Colruyt wordt een oppervlakte geraamd van ca. 2.800m². Voor een supermarkt van dergelijke grootte wordt uitgegaan van de kencijfers van CROW (publicatie 317 en ASVV 2012) voor een grote supermarkt (oppervlakte tussen 2.500m² en 4.000m²). Voor grote supermarkten in matig stedelijk gebied en in de schil van het centrum wordt een gemiddelde verkeersgeneratie van 106,4 verkeersbewegingen per 100m² geraamd. Hiervan zal 1%⁸ (waarvan 50%

⁸ CROW publicatie 256 – Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden

inkomend) van het verkeer in het drukste ochtendspitsuur en 9%⁹ (waarvan 50% inkomend) van het verkeer tijdens het drukste avondspitsuur plaatsvinden.

Wonen

De totale verkeersgeneratie voor de woningen wordt berekend op de hierboven omschreven maximale woonuitbreiding (185 units) en op basis van volgende kencijfers:

- Gemiddelde huishoudgrootte stad Bilzen: **2,43**¹⁰ personen (Gemeentelijke profielschets 2016);
- Gemiddeld Aantal Woninggerelateerde Verplaatsingen Per Persoon Per Dag (GAVPPD): **2,74** verplaatsingen/ dag (OVG Vlaanderen 5.1 (2015-2016 - Tabellenrapport);
- Gemiddeld aantal bezoekersverplaatsingen per wooneenheid/ dag: **0,3** bezoekersverplaatsingen/ wooneenheid (richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies);
- Gemiddelde modal split: **51,81%** autobestuurders, **16,88%** autopassagiers (OVG Vlaanderen, 4.5 (sept. 2012 – sept. 2013) – Tabellenrapport);
- Dagverdeling verkeer op een significante dag (OVG Vlaanderen 4.1 (sept. 2008 – sept. 2009)):
 - Ochtendspits (8u-9u): **8,97%** (waarvan 6% aankomend – 94% vertrekkend);
 - Avondspits (17u-18u): **9,48%** (waarvan 70% aankomend – 30% vertrekkend).

5.2.2 Verkeersgeneratie

Voorzieningen

Zoals hierboven omschreven wordt voor de verkeersgeneratie van de 5.265 m² voorzieningen uitgegaan van het kencijfer voor buurt- en dorpscentrum. Rekening houdend met het gemiddeld kencijfer van 48,4 bewegingen per 100m² bvo geeft dit een totale verkeersgeneratie van 2548 bewegingen per dag. Hiervan zal 1% (waarvan 50% inkomend)¹¹ van het verkeer tijdens het drukste ochtendspitsuur plaatsvinden en 9% (waarvan 50% inkomend)¹¹ van het verkeer tijdens het drukste avondspitsuur plaatsvinden. Dit geeft volgende verkeersgeneratie:

Tabel 5-2: Verkeersgeneratie voorzieningen

	Totaal	Inkomend	Uitgaand
Verkeersgeneratie per dag	2548	1274	1274
Verkeersgeneratie ochtendspitsuur	31	15	15
Verkeersgeneratie avondspitsuur	225	113	113

Supermarkt

Voor grote supermarkten in matig stedelijk gebied en in de schil van het centrum wordt een gemiddelde verkeersgeneratie van 106,4 verkeersbewegingen per 100m² geraamd. Hiervan zal 1% (waarvan 50% inkomend)¹¹ van het verkeer in het drukste ochtendspitsuur en 9% (waarvan 50% inkomend)¹¹ van het verkeer tijdens het drukste avondspitsuur plaatsvinden. Onderstaande tabel geeft voor de twee drukste spitsuren de verwachte verkeersgeneratie:

Tabel 5-3: Verkeersgeneratie supermarkt

Tijdstip	Totaal	Inkomend	Uitgaand
Verkeersgeneratie per dag	2980	1490	1490
Verkeersgeneratie ochtendspitsuur	36	18	18

⁹ CROW publicatie 256 – Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden

¹⁰ Totale bevolking 2016 = 31.829, totaal aantal huishoudens 2016 = 13.077 => gemiddelde huishoudgrootte: 31.829/13.077 = 2,43

¹¹ CROW publicatie 256 – Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden

Verkeersgeneratie avondspitsuur	264	132	132
---------------------------------	-----	-----	-----

Woningen

Aan de hand van bovenstaande kencijfers kan gesteld worden dat er voor de uitbreiding van maximum 185 bijkomende wooneenheden, circa **667 autoverplaatsingen per dag** worden gegenereerd. Hiervan worden er **60** tijdens het drukste **ochtendspitsuur** en **63** tijdens het drukste **avondspitsuur** gegenereerd.

Berekening:

- Aantal bewoners: $185 \times 2,43 = 450$
- Aantal verplaatsingen:
 - Bewoners: $450 \times 2,74 = 1232$
 - Bezoekers: $185 \times 0,3 = 56$
- Totaal aantal verplaatsingen per dag: $1232 + 56 = 1288$
- Totaal aantal autoverplaatsingen per dag: $1288 \times 51,81\% = 666$
- Verplaatsingen tijdens de ochtendspits: $761 \times 8,97\% = 60$
- Verplaatsingen tijdens de avondspits: $761 \times 9,48\% = 63$

Tabel 5-4: Verkeersgeneratie wonen

Tijdstip	Totaal	Inkomend	Uitgaand
Verkeersgeneratie per dag	667	333	333
Verkeersgeneratie ochtendspitsuur	60	4	56
Verkeersgeneratie avondspitsuur	63	44	19

Totale verkeersgeneratie

Tabel 5-5: Verkeersgeneratie wonen + voorzieningen

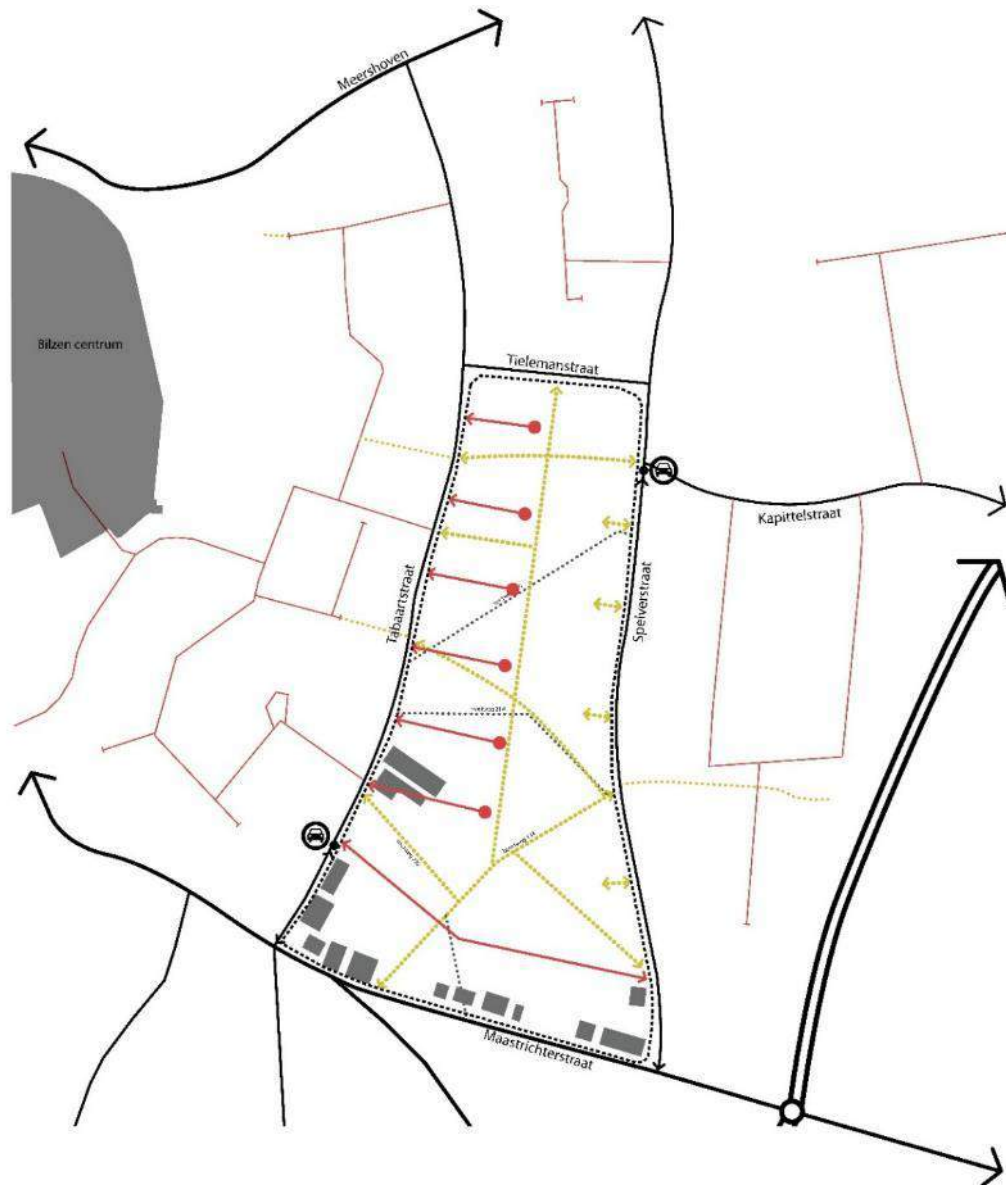
	Totaal	Inkomend	Uitgaand
Verkeersgeneratie per dag	6195	3097	3097
Verkeersgeneratie ochtendspitsuur	127	37	89
Verkeersgeneratie avondspitsuur	552	289	264

5.3 **Ontsluiting van de site**

De ontsluiting van het plangebied zal ontdubbeld worden, gedeeltelijk naar de Tabaartstraat en gedeeltelijk naar de Spelverstraat. Hierdoor zal er centraal een grote autovrije as ontstaan die volledig in functie van de zwakke weggebruiker kan ontwikkeld worden. Het traag verkeer zal het plangebied via een uitgebreid padennetwerk zowel noord-zuid als oost-west kunnen doorsteken. Deze paden zullen buiten het plangebied vervolgens aansluiten op reeds bestaande trage verbindingen. Anderzijds vormen ze binnen het plangebied nieuwe connecties voor de omgeving, gebaseerd op nog geldige buurt- en voetwegen.

De Tabaartstraat is reeds geknipt ter hoogte van de Mooie Uitzichtlaan (enkelrichting) en ook de Spelverstraat zal in de toekomst geknipt worden ter hoogte van de Kapittelstraat. Zo zal het doorgaand sluipverkeer doorheen de Spelverstraat geweerd worden en verplicht worden de nieuwe omleidingsweg te nemen. Het plaatselijk verkeer zal de woonwijk wel nog steeds kunnen bereiken vanaf de N2 Maastrichterstraat. Ook wordt er voor bewoners een verbinding voorzien tussen de

Tabaartstraat en de Spelverstraat langs waar snel kan aangetakt worden op de N2, dit om omrijden voor bewoners die in het westen van het plangebied wonen te voorkomen.



Figuur 5-2: Ontsluiting van het plangebied

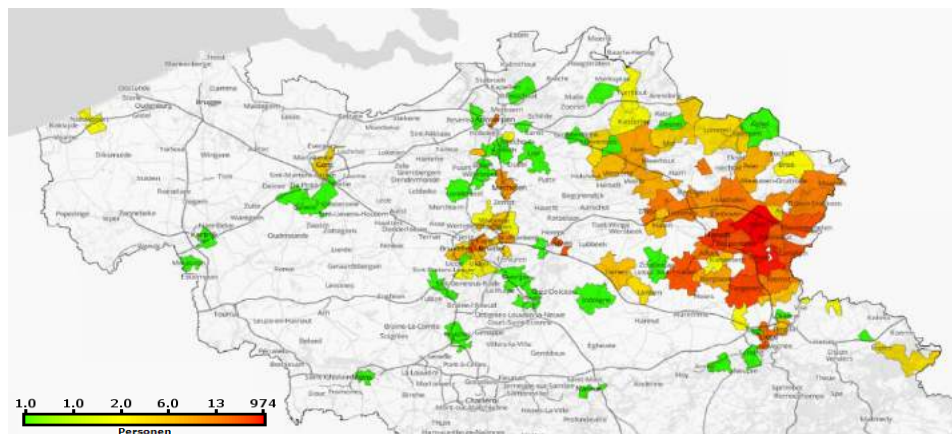
In onderstaande doorrekeningen wordt deze toekomstige ontsluiting in rekening gebracht waarbij het doorgaand verkeer op de Spelverstraat via de Abbendaal wordt gestuurd.

6 Evaluatie van de verwachte mobiliteitseffecten

6.1 Toedeling van het verkeer

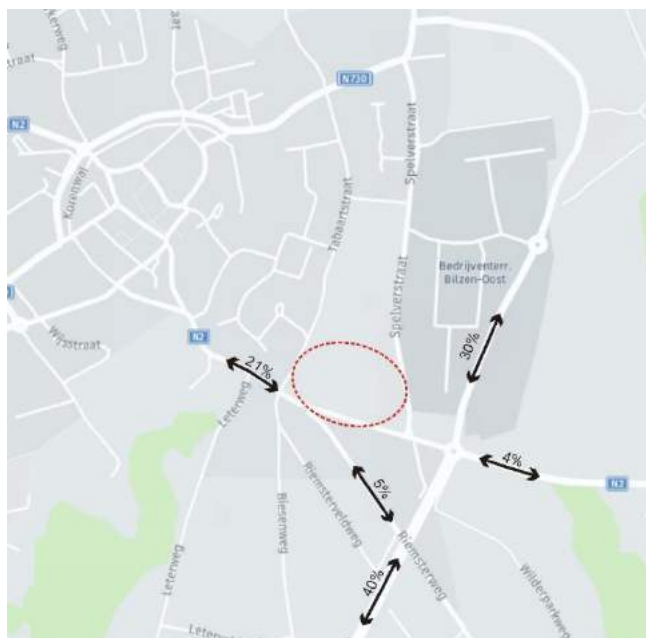
6.1.1 Wonen

Voor de routekeuze van de toekomstige bewoners (herkomst en bestemmingen) wordt uitgegaan van de beschikbare Vlaamse gegevens omtrent de woon-werkpendel¹². Dit omdat dergelijk toedelingspatroon ook kan verwacht worden in het drukste ochtend- en avondspitsuur voor de nieuwe bewoners binnen het plangebied. Onderstaande figuur geeft een beeld over de bestemmingen van de werkende bevolking van de gemeente Bilzen.



Figuur 6-1: Woon-werkpendel gemeente Bilzen

Op basis van deze gegevens en aan de hand van de meest logische route¹³ tussen het plangebied en de plaats van bestemming, wordt volgende verdeling bekomen.



Figuur 6-2: Toedeling woon-werkverkeer

¹² Bron: Census 2011 – Matrix van woon-werkverkeer per geslacht – Statbel.fgov.be

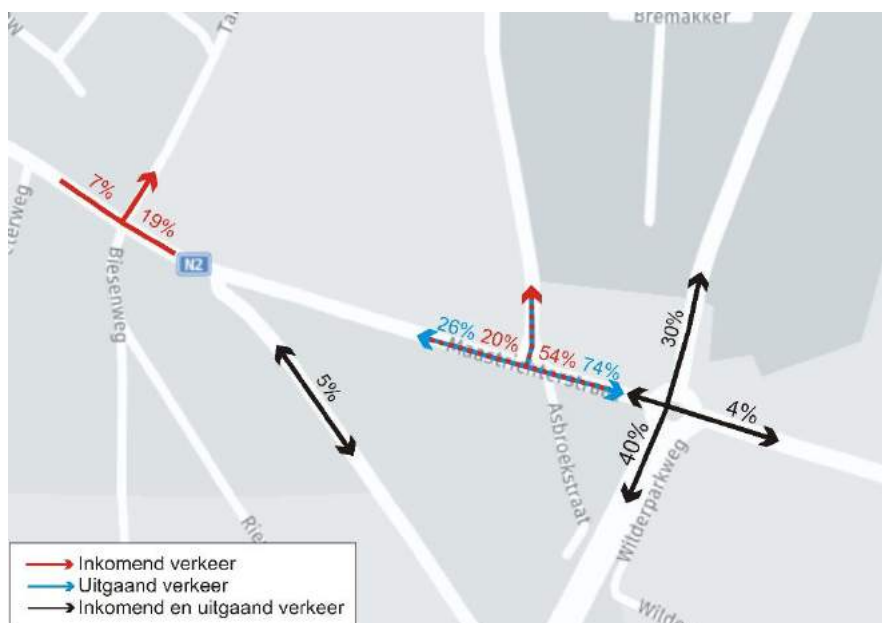
¹³ Bron: routebeschrijving van Google Maps

Tabel 6-1: Toedeling in- en uitkomend verkeer - wonen

Richting	In/Uit
A Via N2 oost (richting Maastricht)	4%
B Via N2 west (richting Bilzen)	21%
C Via N700 Alden Biesensingel	40%
D Via Spelverstraat	30%
E Via N745 Riemsterweg	5%

Door de knip in de Tabaartstraat zal al het uitgaand verkeer via de Spelverstraat ontsluiten. Voor het inkomend verkeer wordt aangenomen dat de bijkomende woningen die in het westen van het plangebied liggen via de Tabaartstraat zullen ontsluiten en woningen die in het oosten liggen via de Spelverstraat. Daarom wordt op kruispuntniveau uitgegaan van volgende toedeling:

- 75% inkomend verkeer via Spelverstraat
- 25% inkomend verkeer via Tabaartstraat
- 100% uitgaand verkeer via Spelverstraat.



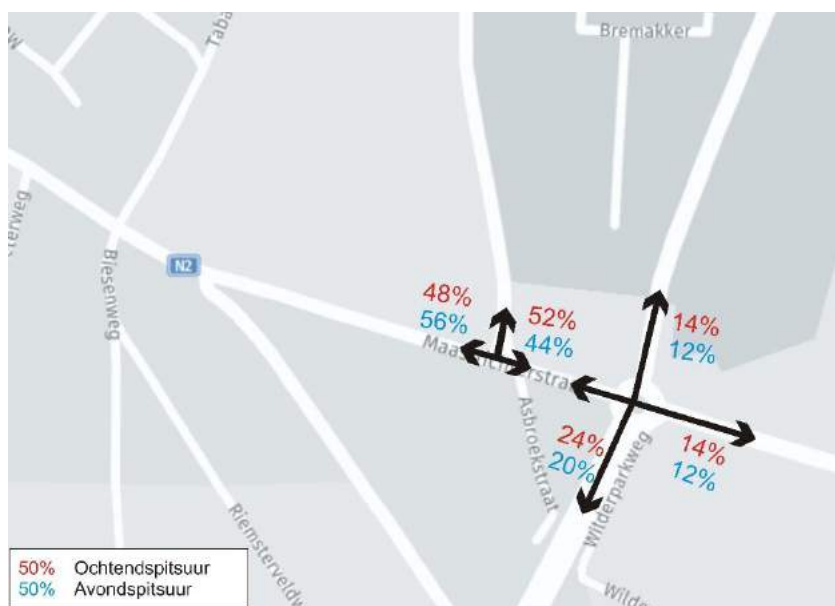
Figuur 6-3: Toedeling kruispuntniveau – wonen

6.1.2 Voorzieningen

De toedeling van het bijkomend verkeer van de voorzieningen wordt gebaseerd op de recente kruispunttellingen van 07/09/2017 op de kruispunten N2 Maastrichterstraat x Abbendaal en N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat. Aangezien alle voorzieningen in het oosten van het plangebied gesitueerd zijn, wordt verondersteld dat al het inkomend als uitgaand verkeer via de Spelverstraat zal ontsluiten. Onderstaande tabel geeft per kruispunt een overzicht van de procentuele toedeling:

Tabel 6-2: Toedeling ontsluitend verkeer voorzieningen

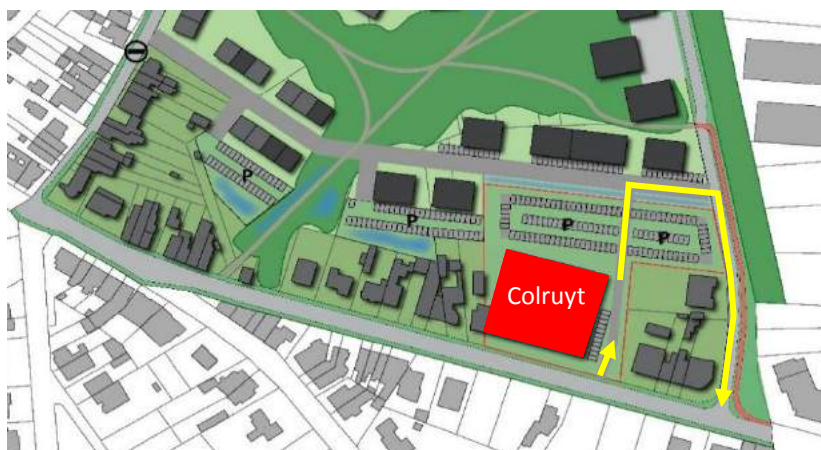
Toedeling	Ochtendspits	Avondspits
Via N2 west	48%	56%
Via Abbendaal	14%	12%
Via N2 Oost	14%	12%
Via Alden Biesenstraat	24%	20%



Figuur 6-4: Toedeling voorzieningen

6.1.3 Supermarkt

Met betrekking tot de ontsluiting en toedeling van het gegenereerd verkeer ten gevolge van de supermarkt wordt aangenomen dat de ontsluiting hoofdzakelijk gericht is op de N2 Maastrichterstraat. De ontsluiting voor de toekomstige supermarkt (Colruyt) zal gespreid gebeuren. Het toekomstig verkeer zal rechtstreeks vanaf de N2 Maastrichterstraat de parking kunnen bereiken. Het wegrijdend verkeer vanaf de parking zal enkel via de Spelverstraat richting N2 Maastrichterstraat kunnen rijden.

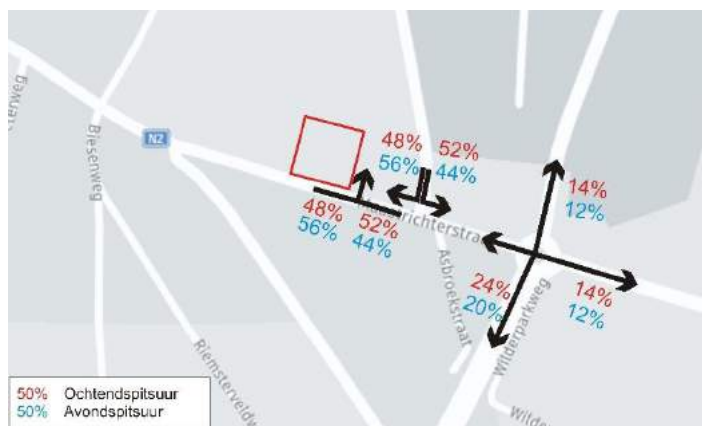


Figuur 6-5: Ontsluiting Colruyt

De toedeling van het bijkomend verkeer van Colruyt wordt gebaseerd op de recente kruispunttellingen van 07/09/2017 op de kruispunten N2 Maastrichterstraat x Abbendaal en N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de procentuele toedeling:

Tabel 6-3: Toedeling per herkomst/bestemmingsrichting

Toedeling	Ochtendspits	Avondspits
Via N2 west	48%	56%
Via Abbendaal	14%	12%
Via N2 Oost	14%	12%
Via Alden Biesenstraat	24%	20%



Figuur 6-6: Toedeling supermarkt

6.2 Impact op de verkeersafwikkeling

Uitgaande van de verkeersgeneratie van het plangebied (zie §5.2) en de toedeling aan het wegennet (zie §6.1) geeft onderstaande tabel een overzicht van de verwachte bijkomende verkeersgeneratie t.o.v. de bestaande toestand.

Tabel 6-4: Bijkomende verkeersgeneratie t.o.v. huidige toestand

Route	Etmaal		OSP		ASP	
	In	Uit	In	Uit	In	Uit
N2 oost (Maastricht)	358	358	4	6	32	31
N2 west (Bilzen)	1511	1511	18	29	137	131
N700 Alden Biesensingel	750	750	9	30	72	62
Abbendaal	463	463	5	21	45	38
N745 Riemsterweg	16	16	0	3	2	1

Net zoals voor de huidige situatie, wordt onderstaande beoordelingskaders gebruikt bij de beoordeling van het voorrangsgeregeld kruispunt en de rotonde.

Tabel 6-5: Beoordeling voorrangsgeregelde kruispunten

Grenswaarden:			
Grootte van de wachttijd		Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting		<0	<0
Erg lange wachttijd		50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600	>600

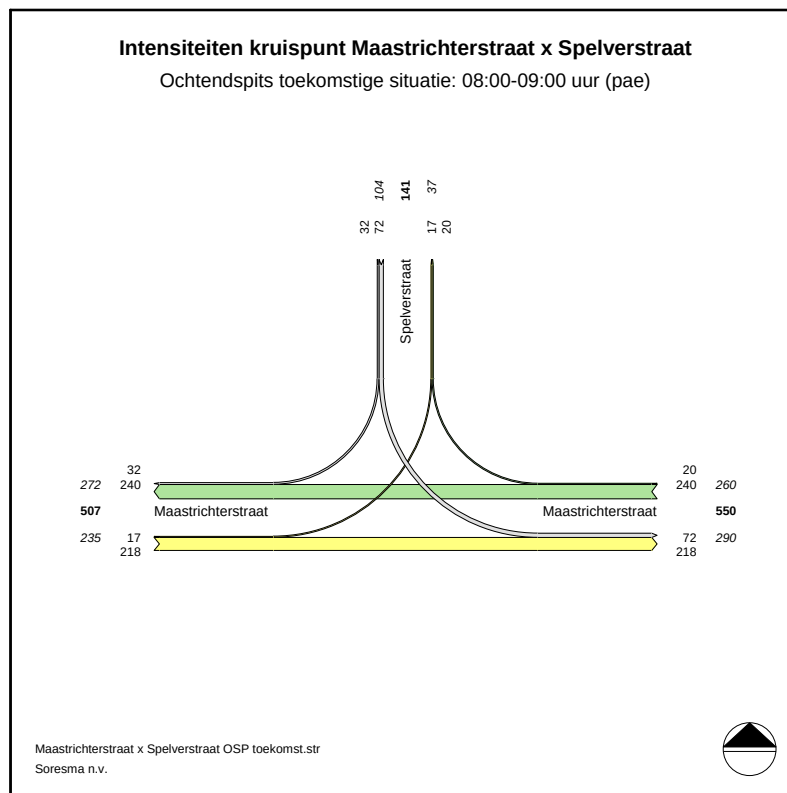
Tabel 6-6: Beoordeling afwikkeling rotondes

Verzadigingsgraad	Afwikkeling
< 80%	Geen afwikkelingsprobleem, vlotte afwikkeling
80% - 90%	Lichte tot matige wachtrijvorming, matige afwikkeling
90%-100%	Ernstige wachtrijvorming met een kritische afwikkelingscapaciteit tot gevolg
> 100%	Oververzadiging en structurele afwikkelingsproblemen

6.2.1 Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat

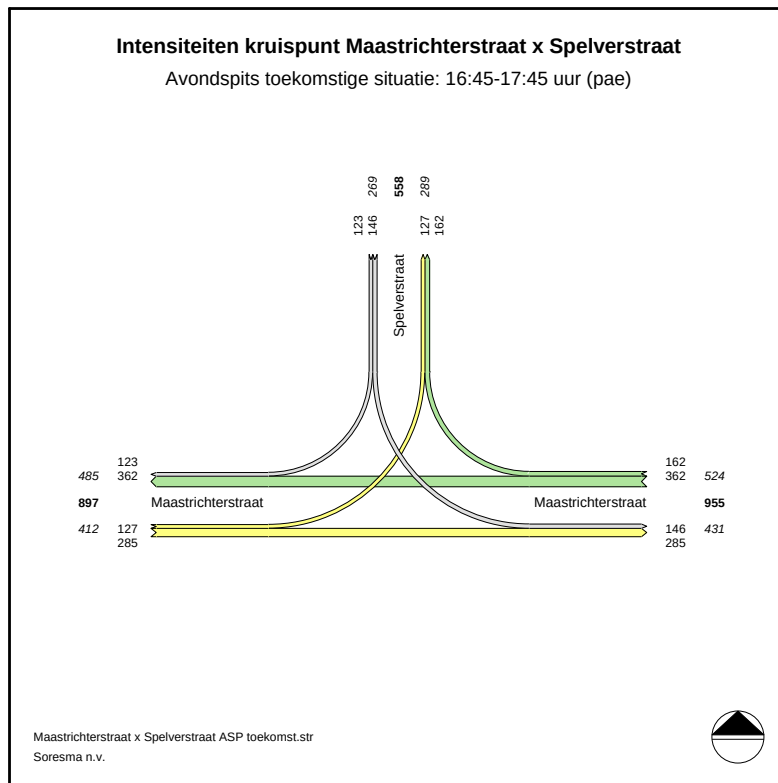
6.2.1.1 Intensiteiten

Ochtendspits



Figuur 6-7: Intensiteiten toekomstige situatie ochtendspitsuur

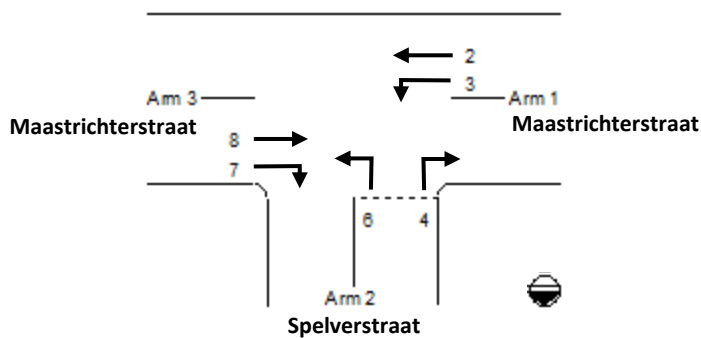
Avondspitsuur



Figuur 6-8: Intensiteiten toekomstige situatie avondspitsuur

6.2.1.2 Afwikkeling

Onderstaande tabel geeft voor het kruispunten N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat de toekomstige afwikkeling tijdens het drukste ochtendspits- en drukste avondspitsuur weer.



Tabel 6-7: Afwikkeling kruispunt Maastrichterstraat x Spelverstraat – toekomstige situatie

Richting/ Tak		Ochtendspits (8u-9u)				Avondspits (16u45-17u45)			
		Restcapaciteit pae/u		Wachttijd (sec)		Restcapaciteit pae/u		Wachttijd (sec)	
		REF	TOEK	REF	TOEK	REF	TOEK	REF	TOEK
3	Maastrichterstraat	888	934	0	0	884	604	0	0
4	Spelverstraat	414	486	< 15	< 15	394	117	<15	>20
6									

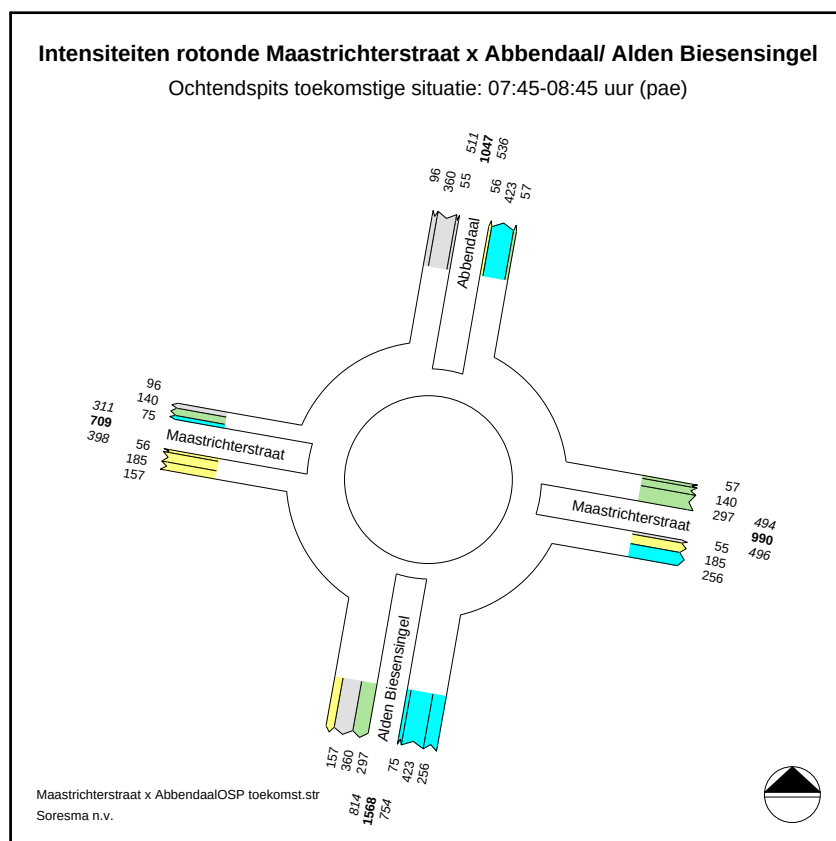
Uit bovenstaande tabel blijkt dat de afwikkeling van het kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat in de toekomstige ochtendspits gelijkaardig blijft aan de afwikkeling in de referentiesituatie. Hierbij worden er geen wachtrijen en wachttijden verwacht op de Maastrichterstraat en blijft de gemiddelde wachttijd per voertuig op de Spelverstraat onder de 15 seconden, wat als aanvaardbaar wordt beschouwd.

In de avondspits worden er geen wachtrijen en wachttijden verwacht op de N2 Maastrichterstraat bij realisatie van het voorgenomen plan, wat vergelijkbaar is met de referentiesituatie. Op de Spelverstraat stijgt de wachttijd van minder dan 15 seconden per voertuig naar meer dan 20 seconden per voertuig. Hierbij wordt een gemiddelde wachttijd van ± 25 seconden verwacht. Uitgaand van een gemiddelde wachttijd van 25 seconden per voertuig worden wachtrijen van gemiddeld 1 à 2 voertuigen verwacht, wat relatief aanvaardbaar is. Omwille van de restcapaciteit van 117 pae/u zullen de wachtrijen zich ook niet structureel opbouwen.

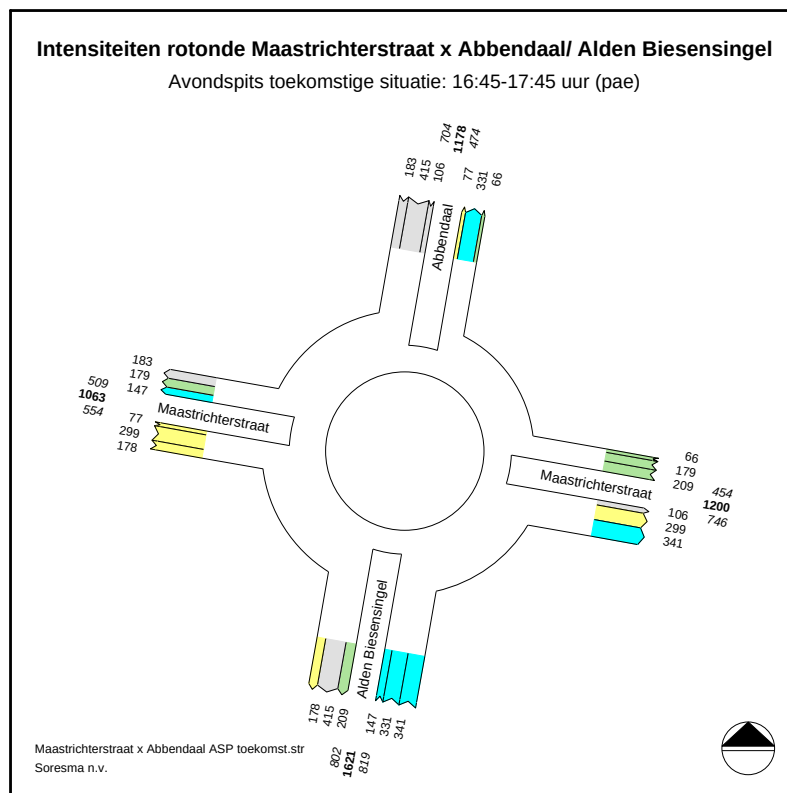
6.2.2 Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel

6.2.2.1 Intensiteiten

Ochtendspits


Figuur 6-9: Intensiteiten toekomstige situatie ochtendspitsuur

Avondspits



Figuur 6-10: Intensiteiten toekomstige situatie avondspitsuur

6.2.2.2 Afwikkeling

Onderstaande tabel geeft voor de rotonde N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel de toekomstige afwikkeling tijdens het drukste ochtend- en drukste avondspitsuur weer.



Tak A: Abbendaal

Tak B: N2 Maastrichterstraat kant Maastricht

Tak C: Alden Biesensingel

Tak D: N2 Maastrichterstraat kant Bilzen

Drukste ochtendspitsuur 07u45-08u45

Tabel 6-8: Afwijking rotonde Maastrichterstraat x Abbendaal – vergelijking referentietoestand met toekomstige toestand (drukste ochtendspitsuur)

Parameter	A: Abbendaal		B: N2 (Maastricht)		C: N700		D: N2 (Bilzen)	
	REF	TOEK	REF	TOEK	REF	TOEK	REF	TOEK
Intensiteit op toerit (pae/u)	305	511	483	494	678	755	256	398
Intensiteit op rotonde (pae/u)	498	512	451	555	193	296	591	713
Intensiteit op afrit (pae/u)	436	537	420	496	655	814	212	311
Conflictintensiteit	598	641	512	626	249	363	617	758
Conflictbelasting	803	1023	934	1049	871	1051	847	1111
Capaciteit toerit (pae/u)	968	930	1045	944	1279	1177	952	826
Verzadiging op toerit	32%	55%	46%	52%	53%	64%	27%	48%
Capaciteit ring (pae/u)	547	710	773	705	1131	1051	478	557
Verzadiging op ring	56%	72%	63%	70%	60%	72%	54%	71%
RF Toerit*	3,2	1,8	2,2	1,9	1,9	1,6	3,7	2,1
RF Rotonde*	1,8	1,4	1,6	1,4	1,7	1,4	1,9	1,4
Gemiddelde wachttijd (sec.)	5,43	8,57	6,40	7,98	5,98	8,47	5,18	8,40
Filelengte (vtg)	0,46	1,22	0,86	1,09	1,13	1,77	0,37	0,93

* RF < 1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het bijkomend verkeer in de toekomst praktisch geen effect heeft op de afwijking van de rotonde N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel. De verzadigingsgraden op zowel de verschillende toeritten als op de ring stijgen met maximaal 23%-punt t.o.v. de referentietoestand. Toch blijven ook in de toekomstige situatie de verzadigingsgraden onder de 80%, waardoor een vlotte afwijking gegarandeerd kan worden en ook de gemiddelde wachttijden aanvaardbaar blijven. Er kan gesteld worden dat ook in de toekomstige situatie de afwijking op de rotonde vlot blijft verlopen tijdens het drukste ochtendspitsuur (verzadigingsgraden onder de 80%).

Drukste avondspitsuur 16u45-17u45

Tabel 6-9: Afwikkeling rotonde Maastrichterstraat x Abbendaal – vergelijking referentietoestand met toekomstige toestand (drukste avondspitsuur)

Parameter	A: Abbendaal		B: N2 (Maastricht)		C: N700		D: N2 (Bilzen)	
	REF	TOEK	REF	TOEK	REF	TOEK	REF	TOEK
Intensiteit op toerit (pae/u)	416	704	413	454	700	819	328	554
Intensiteit op rotonde (pae/u)	424	535	389	556	322	483	609	730
Intensiteit op afrit (pae/u)	378	475	633	746	615	802	231	509
Conflictintensiteit	511	645	495	676	367	539	639	827
Conflictbelasting	840	1239	802	1010	1022	1302	937	1284
Capaciteit toerit (pae/u)	1046	927	1060	899	1173	1021	932	765
Verzadiging op toerit	40%	76%	39%	51%	60%	80%	35%	72%
Capaciteit ring (pae/u)	717	827	726	646	1023	947	550	645
Verzadiging op ring	58%	85%	57%	70%	68%	87%	60%	86%
RF Toerit*	2,5	1,3	2,6	2,0	1,7	1,2	2,8	1,4
RF Rotonde*	1,7	1,2	1,8	1,4	1,5	1,2	1,7	1,2
Gemiddelde wachttijd (sec.)	5,71	15,82	5,56	8,07	7,57	17,29	5,96	16,78
Filelengte (vtg)	0,66	3,09	0,64	1,02	1,47	3,93	0,54	2,58

* RF < 1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem

Tijdens het drukste avondspitsuur heeft de bijkomende verkeersgeneratie een zeker effect op de afwikkeling van de rotonde. De verzadigingsgraden op de toeritten stijgen maximaal met 37%-punt. Hierbij blijven de verzadigingsgraden op de toeritten onder de 80%, wat een vlotte afwikkeling impliceert. Op de rotonde zelf worden verzadigingsgraden tot 87% geraamd, wat in een matige afwikkeling resulteert. Hierbij blijven de geraamde wachttijden per voertuig om en rond de 20 seconden en stijgen de gemiddelde wachtrijen niet boven de 4 voertuigen, wat een stabiele afwikkeling impliceert.

Er kan bijgevolg besloten worden dat er tijdens het drukste avondspitsuur nog steeds sprake is van een redelijk stabiele afwikkeling van de rotonde (verzadigingsgraden onder de 90%).

6.3 Impact op de verkeersleefbaarheid en –veiligheid

6.3.1 Ongevallen t.h.v. plangebied

Uit §3.4.1 blijkt dat er in de buurt van het plangebied op een aantal locaties een ongeval gebeurde tijdens de periode 2014-2016. Het gaat op elk van deze locaties over slechts 1 ongeval, waardoor we hier niet spreken over ongevalsgevoelige locaties. Gezien de voorgenomen activiteit niet voor wachtrijen zal zorgen op de N2 Maastrichterstraat en vermits het eerder geringe verkeerstoenames betreft tijdens de spitsmomenten, kan verondersteld worden dat de impact op de ongevalsgevoeligheid niet zal verhogen.

6.3.2 Oversteekbaarheid t.h.v. plangebied

Uit onderstaande tabel blijkt dat naar de toekomst toe er geen problemen worden verwacht betreffende de oversteekbaarheid van de wegen rond het plangebied. Tijdens de ochtend- en avondspits blijft de gemiddelde wachttijden op de verschillende ontsluitende wegen rond het

plangebied onder de 5 seconden. De oversteekbaarheid blijft hierdoor echter nog steeds op een goed en aanvaardbaar niveau.

Er wordt dan ook geen verschil verwacht met de referentiesituatie wat betreft de oversteekbaarheid. Door de knip in de Spelverstraat verschuiven deze intensiteiten naar de Abbendaal. Deze knip verbetert de oversteekbaarheid van de Spelverstraat en vermindert de oversteekbaarheid van de Abbendaal. Ondanks deze verschuiving van intensiteiten worden hier geen significante effecten op de oversteekbaarheid verwacht.

Tabel 6-10: Oversteekbaarheid toekomstige toestand

Ochtendspitsuur						
Straat	Totale intensiteiten		Gemiddelde wachttijd		Kwalificatie	
	REF	Toekomst	REF	Toekomst	REF	Toekomst
Spelverstraat	373 pae/u	141 pae/u	0-5 sec.	0-5 sec.	Goed	Goed
Maastrichterstraat	503 pae/u	550 pae/u	0-5 sec.	0-5 sec.	Goed	Goed
Abbendaal	436 pae/u	536 pae/u	0-5 sec.	0-5 sec.	Goed	Goed
Alden Biesensingel	678 pae/u	814 pae/u	0-5 sec.	0-5 sec.	Goed	Goed
Avondspitsuur						
Straat	Totale intensiteiten		Gemiddelde wachttijd		Kwalificatie	
	REF	Toekomst	REF	Toekomst	REF	Toekomst
Spelverstraat	391 pae/u	558 pae/u	0-5 sec.	0-5 sec.	Goed	Goed
Maastrichterstraat	563 pae/u	955 pae/u	0-5 sec.	0-5 sec.	Goed	Goed
Abbendaal	416 pae/u	704 pae/u	0-5 sec.	0-5 sec.	Goed	Goed
Alden Biesensingel	700 pae/u	819 pae/u	0-5 sec.	0-5 sec.	Goed	Goed

6.3.3 Wijziging routing bestand verkeer

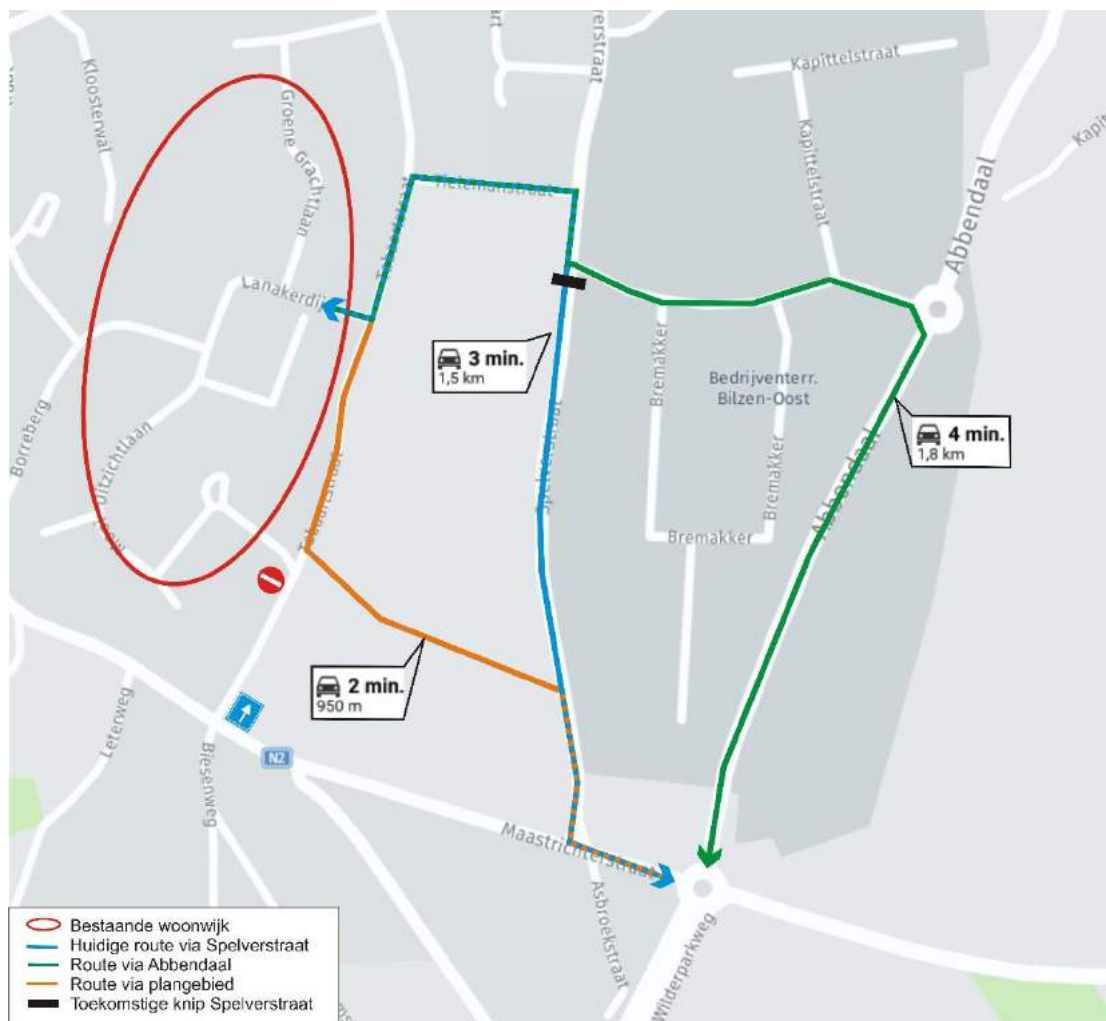
Door het afsluiten van de Spelverstraat zal hier in de toekomst geen doorgaand verkeer meer mogelijk zijn. Verwacht wordt dat dit verkeer grotendeels via de nieuwe omleidingsweg Abbendaal zal rijden.

6.3.3.1 Bestaande woonwijk ten westen van plangebied

Voor het verkeer uit de bestaande wijk ten westen van het plangebied dat richting rotonde N2 Maastrichterstraat x Abbendaal rijdt, wordt verwacht dat er een re-routing zal plaatsvinden ten opzicht van de huidige situatie. Op basis van de kortste en snelste route (bron: Google Maps) blijkt dat de route via de Tielemanstraat en de Spelverstraat in de huidige situatie voor een aantal woningen de beste route is.

Wanneer in de toekomst de Spelverstraat ten zuiden van de Kappelstraat wordt afgesloten, zal dit verkeer een andere route moeten nemen. Verwacht wordt dat het merendeel van het bestemmingsverkeer vanuit de bestaande woonwijk zal ontsluiten via de nieuwe weg tussen de Tabaartstraat en de Spelverstraat dwars doorheen het plangebied en niet via de as Kappelstraat – Abbendaal. De route via deze nieuwe weg is namelijk 850m korter en 2 minuten sneller dan de route via de Kappelstraat – Abbendaal.

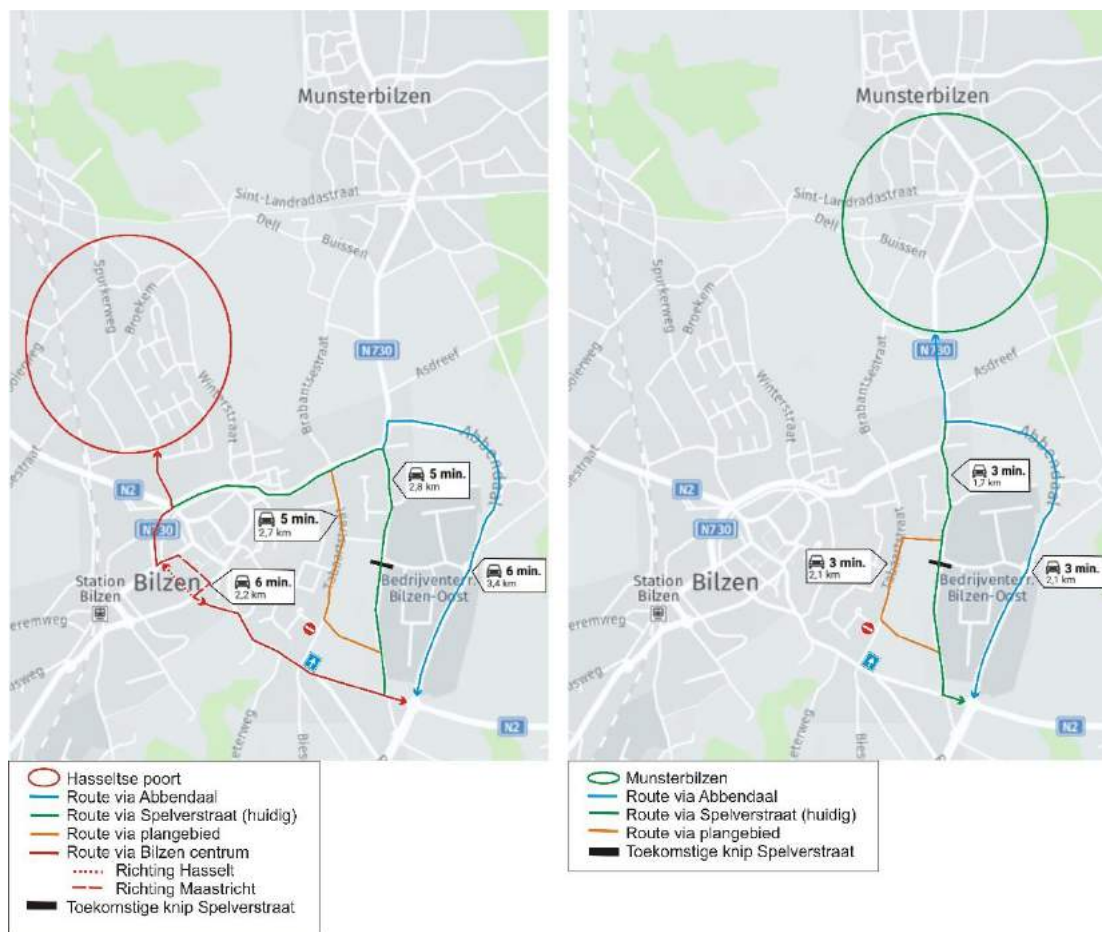
De woonwijk ten westen van het plangebied en rond de Tabaartstraat bestaat uit ca. 105 woningen. Rekening houdend met de kencijfers voor wonen (zie §5.2) wordt er een verkeersgeneratie geraamd van 34 verplaatsingen tijdens de ochtendspits en 36 verplaatsingen tijdens de avondspits. Op basis van de toedeling voor het woonverkeer (zie §6.1) zal slechts 44% van dit verkeer richting rotonde N2 Maastrichterstraat x Abbendaal rijden. Bijgevolg zullen naar verwachting **15** voertuigen in het drukste **ochtendspitsuur** en **16** voertuigen in het drukste **avondspitsuur** gebruik maken van deze route. Deze voertuigen hebben naar verwachting geen impact op de verkeersleefbaarheid en de verkeersafwikkeling doorheen het plangebied.



Figuur 6-11: Visualisatie re-routing bestaande woonwijk

6.3.3.2 Doorgaand verkeer van/naar ten noorden plangebied

Voor het doorgaand verkeer dat van de N730 richting rotonde N2 Maastrichterstraat x Abbendaal rijdt, geeft onderstaande figuur de verschillende huidige en toekomstige routes weer met een indicatie van de afstand en de tijd (bron: Google Maps).



Figuur 6-12: Visualisatie verkeer van/naar ten noorden plangebied

Hieruit blijkt dat zowel het verkeer van/naar de Hasseltse poort als het verkeer van/ naar Munsterbilzen zowel naar afstand als tijd geen voordeel zullen doen wanneer ze via de nieuwe ontsluiting doorheen de geplande woonwijk zullen rijden. Voor het verkeer van/ naar de Hasseltsepoort blijkt de route via Bilzen Centrum¹⁴ korter te zijn dan de route doorheen het plangebied. De route via Abbendaal daarentegen is zowel naar tijd als afstand langer dan de route via het plangebied. Voor dit verkeer kan verwacht worden dat ze voornamelijk voor de route via Bilzen centrum zullen kiezen en dat naar verwachting slechts een beperkt deel voor de route via het plangebied kiest. Voor dit aandeel verkeer dat via de nieuwe verbinding zal rijden wordt aanvullend aanbevolen verkeersremmende maatregelen te treffen in deze nieuwe verbindingsweg om het oneigenlijk doorgaand gebruik van deze weg te ontmoedigen.

Voor het verkeer van/ naar Munsterbilzen blijkt dat de route via Abbendaal en de route via het plangebied niet verschillen naar tijd, noch naar afstand. Verwacht wordt dat het verkeer komende van de rotonde Abbendaal x N2 Maastrichterstraat voornamelijk voor de route via Abbendaal zal kiezen. Dit omwille van de lagere, geraamd wachttijd aan de rotonde N2 Maastrichterstraat x Abbendaal in vergelijking met de wachttijd aan de kruising N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat (zie §6.2) . Daarnaast zal deze route minder kruispunten kruisen, waardoor ze voor gebruikers als vlotter en minder ver zal aanvoelen.

Er zal naar verwacht dan ook geen impact zijn op de verkeersleefbaarheid en de verkeersafwikkeling doorheen het plangebied.

¹⁴ Bij deze routes is rekening gehouden met de enkelrichtingsstraten (Korenstraat, Romboutstraat, Demerlaan en Demerwal) in Bilzen centrum.

6.3.3.3 Parking Colruyt

Voorgaand werd gesteld dat het verkeer van de parking van de nieuwe Colruyt voor 100% via de N2 Maastrichterstraat zal ontsluiten. Indien de parking in de toekomst ook bereikbaar wordt via de nieuwe verbinding Tabaartstraat/ Spelverstraat, zal dit ook een bijkomende verkeersgeneratie kunnen betekenen doorheen het plangebied. Op basis van de toedeling voor de Colruyt (zie Tabel 6-3) kan verwacht worden dat het verkeer via Abbendaal/Kapittelstraat/Spelverstraat in deze situatie via de Spelverstraat (Kapittelstraat/Abbendaal) de parking van de nieuwe Colruyt zal bereiken. Worst case betekent dit dat tijdens de ochtendspits 5 extra voertuigen (= 14% van het Colruytverkeer) en tijdens de avondspits 37 extra voertuigen (12% van het Colruytverkeer) via deze route zullen rijden.

Gezien de eerder geringe verkeerstoename tijdens de spitsmomenten, kan verwacht worden dat er een verwaarloosbare impact zal zijn op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid doorheen het plangebied. Dit zal wel de afwikkeling van de rotonde N2 x Abbendaal en N2 x Spelverstraat lichtjes verbeteren.

6.4 Toekomstige parkeerbalans

6.4.1 Voorschriften RUP

De stad Bilzen hanteert eigen normen met betrekking tot parkeren. In de algemene bepalingen van de voorschriften van het RUP werden deze normen overgenomen:

- 1) Grondgebonden woningen: minstens 2 parkeerplaatsen;
- 2) Niet grondgebonden woningen: 1,3 parkeerplaatsen;
- 3) 0,5 parkeerplaatsen voor bezoekers per wooneenheid (op openbaar domein);
- 4) Per 100 m² daghoreca, lokale handel, kantoren en diensten: minimaal 2 parkeerplaatsen binnen de zone;
- 5) Per 100 m² supermarkt: 5 parkeerplaatsen op eigen perceel binnen de zone

Rekening houdend met deze minimumnormen worden volgende parkeernormen voor enerzijds woningen en anderzijds voorzieningen opgelegd:

- 6) Gemiddelde parkeernorm woningen: 1,65 (bewoners) + 0,5 (bezoekers) = 2,15pp/wooneenheid
- 7) Gemiddelde parkeernorm voorzieningen: 3,5pp/ 100m²

6.4.2 Parkeerbehoefte o.b.v. kencijfers

6.4.2.1 Parkeerplaatsen voor auto's

Woningen

Indien we de gemiddelde minimumnorm (2,15pp) voor woningen toetsen aan het actuele wagenbezit in Bilzen bekomen we volgende parkeerratio:

- Aantal in Bilzen ingeschreven personenwagens op 01/08/2016: 16.965 personenwagens (Statbel);
- Aandeel bedrijfswagens t.o.v. totaal wagenpark (OVG Vlaanderen 4.5): 10% van het totaal = 1697 bedrijfswagens;
- Aantal huishoudens op 31/12/2016: 13.077 huishoudens (Gemeentelijke profielschets 2016)
 - ⇒ Aantal wagens per huishouden: 1,43
 - ⇒ Aantal bezoekersplaatsen per woning: 0,3 (richtlijnenboek Mober)

De totale parkeervraag komt dan neer op 1,73 parkeerplaatsen per woonelegenhed. Dat is ruim 24% minder dan de gemiddelde minimumnorm opgelegd in het RUP.

Er mag geconcludeerd worden dat de parkeerbehoefte voor woningen naar verwachting gedekt zal zijn bij toepassing van de minimumnorm uit het RUP.

Berekening

- Totaal aantal wagens in Bilzen: $16965 + 1697 = 18662$
- Aantal wagens per huishouden: $18662 : 13077 = \mathbf{1,43}$
- Totale parkeervraag per woonelegenhed: $1,43 + 0,3 = \mathbf{1,73}$

Voorzieningen

Indien we ook de gemiddelde minimumnorm (3,5pp) voor voorzieningen toetsen aan het gemiddeld parkeerkecijfer voor *buurt- en dorpscentrum* (3,1pp) blijkt dat de minimumnorm ruim 12% hoger is dan de parkeervraag.

Er mag geconcludeerd worden dat bij een multifunctionele invulling van de zone voor voorzieningen de parkeerbehoefte naar verwachting gedekt zal zijn bij toepassing van de minimumnorm uit het RUP.

6.4.2.2 Stalplaatsen voor fietsen

Voor de berekening van de toekomstige parkeervraag voor fietsen wordt in het RUP geen minimale norm opgelegd. Er wordt uitgegaan van de volgende kencijfer van CROW (publicatie 317):

Woningen:

- Fietsen per woonentiteit 1 fietsstalplaats per slaapkamer + 1 extra >> gerekend aan 2 à 3 slaapkamers per woning, komt dit neer op 3 à 4 of gemiddeld 3,5 fietsstalplaatsen per woning.

Voorzieningen:

- Kantoren: 0,7 – 2 fietsstalplaatsen per 100m²;
- Winkelen: 1,6 – 4,3 fietsstalplaatsen per 100m²
- Gezondheidsvoorzieningen (type apotheek): 4 – 10 fietsstalplaatsen per locatie.

Toetsing of het aanbod afgestemd is op deze vraag is niet mogelijk op niveau van een RUP. Dit kan pas op niveau van een concrete bouwaanvraag voor de betrokken woningen en voorzieningen.

7 Sensitiviteitstoets

De hogervermelde resultaten steunen grotendeels op kencijfers en beredeneerde aannames. In dit deel van het rapport wordt nagegaan wat de gevoeligheid van deze aannames is ten aanzien van de resultaten.

7.1 Verkeersgeneratie

7.1.1 Woningen

In de berekening van de verkeersgeneratie voor de woningen is uitgegaan van de gemiddelde gezinsgrootte voor de volledige gemeente Bilzen, namelijk 2,43 bewoners per gezin. Indien we zouden uitgaan van een algemene gezinsgrootte voor Vlaanderen (cf. Richtlijnenboek Mober), zou volgende worst-case gemiddelde gezinsgrootte voor het plangebied gevonden worden.

Tabel 7-1: Berekening gemiddelde huishoudgrootte - sensitiviteitstoets

Type woning	Aantal eenheden	Gemiddelde huishoudgrootte	(Gewogen) gemiddelde huishoudgrootte
Ééngesinswoning	54	2,65	2,32
Meergezinswoning	157	2,21*	

* De kencijfers uit het Richtlijnenboek Mober steunen op de socio-economische enquête van 2001. Uit recenter onderzoek¹⁵ blijkt echter dat deze cijfers nog steeds valabel zijn, of eerder zelfs een dalende trend kennen. Ten aanzien van 2001 is er bij appartementen wel een tendens naar verruiming van de grootte van de appartementen. De gemiddelde huishoudgrootte van appartementen van 1,68 is anno 2017 hierdoor allicht te laag. Bij dit type appartementen zal de werkelijke huishoudgrootte hoger liggen, meer in de range van het kencijfer voor het woningtype chalet (2,21). Daarom wordt voor appartementen beter met de gemiddelde huishoudgrootte van chalets gerekend.

Een kleiner gezinsgrootte betekent ook een kleinere verkeersgeneratie. De gehanteerde aanname van 2,43 bewoners per gezin mag derhalve beschouwd worden als een veilige (worst-case) aanname.

7.2 Parkeervraag

Woningen

In voorliggende studie wordt er voor de parkeervraag van woningen uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 1,65 parkeerplaatsen voor bewoners. Wanneer er echter worst case wordt uitgegaan dat alle woningen niet grondgebonden woningen zullen zijn, krijgen we volgende bijgestelde parkeernorm:

- Parkeernorm: 1,3 (bewoners) + 0,5 (bezoekers) = 1,8pp/wooneenheid.

Rekening houdend met de totale parkeervraag van 1,73 parkeerplaatsen per woongelegenhed (zie §6.3.3), blijkt dat zelfs deze worst case aanname nog steeds een marge van 4% geeft.

Er mag voor de wooneenheden worden aangenomen dat dat de parkeerbehoefte naar verwachting ook in een worst-case situatie gedekt zal zijn bij toepassing van de minimumnorm uit het RUP.

Voorzieningen

Voor de voorzieningen wordt er een mix aan handel, diensten en kantoren voorzien. In voorliggende studie is uitgegaan van het kencijfer buurt- en dorpscentrum, waar een mix van al deze voorzieningen in vervat zit. Dit zijn ondersteunende winkelgebieden, voornamelijk voor doelgerichte boodschappen, die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied in een gemeente. Deze kencijfers werden in de MOBER vergeleken met de kencijfers van kantoren met en zonder balie functie. De kencijfers van een buurt- en dorpscentrum betreffen een verdriedubbeling

¹⁵ Vanderstraten L., Vanneste D. & Ryckewaert M. (2016), Grote Woononderzoek 2013. Transitie en continuïteit in het Vlaamse Woonmodel. Trends in woningtypologie, grootte en –bezetting tussen 2001-2013, Steunpunt Wonen.

tot verzesvoudiging van de kencijfers van een kantoor, en capteren bijgevolg alle mogelijke effecten van een kantoor.

Tabel 7-2: Vergelijking verkeersgeneratie

Kencijfer	Verkeersgeneratie per 100m ²	
	Min	Max
Kantoor zonder baliefunctie	5,9	7,7
Kantoor met baliefunctie	10,0	12,4
Buurt- en dorpscentrum	32,8	64,0

Het gebruik van het kencijfer buurt- en dorpscentrum capteert bijgevolg alle mogelijke effecten van de mogelijke invullingen op de site.

8 Flankerende maatregelen

Onderstaand worden een aantal suggesties gedaan om de wijk duurzamer te ontwikkelen.

8.1 Parkeren

Een mogelijkheid om het duurzaam karakter van de wijk te benadrukken is de implementatie van parkeren op afstand. Binnen de wijk worden beperkt een aantal parkeervoorzieningen opgenomen. Het loskoppelen van de parking van de woning moet het gebruik van de wagen beperken. Er kunnen op en rond de site ook cambioplatsen voorzien worden zodat het autobezit daalt en er dus minder parkeerplaatsen nodig zullen zijn. Cambio berekende dat 1 stelplaats al 13 auto's van de straat haalt.

8.2 Fiets

Nabij de openbaar vervoerhaltes in de wijk worden voldoende fietsenstallingen voorzien. Daarnaast worden de fietsverbindingen idealiter geënt op deze openbare vervoershaltes en de functionele, lokale en recreatieve fietsroutes in de buurt.

Door het voorziene verkeersluwe karakter van de Spelverstraat zijn in principe geen bijkomende maatregelen noodzakelijk voor het langzaam verkeer. Wel wordt aanbevolen de maximaal toegelaten snelheid te reduceren tot maximum 50 kilometer/uur.

8.3 Te voet

Daarnaast wordt een continuering van de voorzieningen voor het langzaam verkeer in de richting van Munsterbilzen weerhouden.

In kader van het onderdeel 'Trage Wegen' (Mobiliteitsplan) zal er een directe link worden voorzien tussen de zone Spelver via de voorgenomen zone naar het centrum van Bilzen.

9 Conclusie

9.1 Conclusie

In voorliggende mobiliteitsstudie werd de verkeersimpact van het RUP Tabaart in beeld gebracht. Het voorgenomen plan omvat de realisatie van het woonuitbreidingsgebied rond de Tabaartstraat/Maastrichterstraat in Bilzen. Binnen de contouren van het RUP kunnen er maximum 238 woningen gerealiseerd worden met 2.800 m² supermarkt. Wanneer er wordt uitgegaan van een bijkomend aanvullend programma kan er maximum een programma gerealiseerd worden van 5.265 m² voorzieningen + 2.800 m² supermarkt. Hierbij wordt het aantal woningen beperkt afhankelijk van het aantal voorzieningen.

Om een worst-case scenario door te rekenen wordt uitgegaan van een scenario met 185 woningen (waarvan maximaal 54 eengezinswoningen en 131 meergezinswoningen), 2.800 m² supermarkt & 5.265m² voorzieningen. De bijkomende verkeersgeneratie van deze voorgenomen activiteit wordt geschat op 127 extra autoverplaatsingen tijdens het drukste ochtendspitsuur en 552 extra autoverplaatsingen tijdens het drukste avondspitsuur.

Noch naar afwikkeling, noch naar verkeersleefbaarheid en –veiligheid worden er in de toekomst echter problemen verwacht. De wachttijden op de ontsluitende kruispunten N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat en N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel blijven op een niveau zodat op beide kruispunten een relatief stabiele afwikkeling zal blijven bestaan. Daarnaast wordt er een gelijkaardige verkeersveiligheid en –leefbaarheid verwacht bij realisatie van het voorgenomen programma.

De in het RUP opgelegde minimumnormen omtrent parkeren volstaan om de toekomstige parkeerbehoefte op te vangen en de parkeerdruk in de omgeving niet te verhogen.

9.2 Aanbevelingen

Er wordt aanbevolen verkeersremmende maatregelen te treffen op de nieuwe verbindingsweg tussen de Tabaartstraat en de Spelverstraat (parallel aan de N2) om het mogelijk oneigenlijk en doorgaand gebruik van deze weg te ontmoedigen.

DEEL 2 BIJLAGEN

Bijlage 1 Verkeerstellingen

Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Abbendaal/ Alden Biesensingel

Voortschrijdend gemiddelde per richting per uur																	
	A Spelverstraat Zuidwaarts				B Maastrichterstraat Westwaarts				C Alden BiesenSingel Noordwaarts				D Maastrichterstraat Oostwaarts				
Uren	D	C	B	U-Turn	A	D	C	U-Turn	B	A	D	U-Turn	C	B	A	U-Turn	Totaal
7:00-8:00	4	224	27	2	44	81	245	0	201	278	36	2	61	64	12	0	1277
7:15-8:15	5	228	30	2	39	100	286	0	230	321	48	2	71	81	15	0	1455
7:30-8:30	7	251	34	2	38	123	308	0	246	355	63	0	90	99	22	0	1634
7:45-8:45	9	250	34	0	31	135	297	0	256	346	65	0	92	122	23	0	1656
8:00-9:00	13	239	39	2	30	147	263	0	254	325	62	2	98	138	20	0	1629
16:00-17:00	16	279	57	0	26	127	220	0	311	275	61	2	85	174	30	0	1660
16:15-17:15	14	290	64	0	26	123	215	0	330	297	63	2	91	195	25	0	1732
16:30-17:30	13	314	71	0	30	141	221	0	318	288	58	0	81	196	18	0	1748
16:45-17:45	14	314	76	0	40	143	209	0	341	278	61	0	85	209	24	0	1793
17:00-18:00	13	310	67	0	43	135	204	0	348	281	64	0	75	216	26	0	1779

Kruispunt N2 Maastrichterstraat x Spelverstraat

Voortschrijdend gemiddelde per richting per uur										
	A Spelverstraat Zuidwaarts			B Maastrichterstraat Westwaarts			C Maastrichterstraat Oostwaarts			
Uren	C	B	U-Turn	A	C	U-Turn	B	A	U-Turn	totaal
7:00-8:00	49	73	1	42	86	0	67	67	0	384
7:15-8:15	52	77	1	46	115	0	91	71	0	452
7:30-8:30	65	99	1	66	135	0	112	87	0	564
7:45-8:45	71	113	1	74	144	0	122	85	0	609
8:00-9:00	79	122	0	73	157	0	129	83	0	643
16:00-17:00	98	118	0	56	143	0	181	88	0	682
16:15-17:15	109	125	0	54	148	0	193	83	0	711
16:30-17:30	112	120	0	63	156	0	180	82	0	712
16:45-17:45	118	121	0	50	168	0	194	85	0	735
17:00-18:00	108	116	0	52	162	0	199	67	0	703

uw bericht van
01/02/2018

uw kenmerk

ons kenmerk
RVR-AV-0709

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Tabaart"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 01/02/2018, met ref. RVR-AV-0709), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan de dienst Veiligheidsrapportering en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij de dienst Veiligheidsrapportering van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

¹Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

²Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

³Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer

RUP titel RUP Tabaart

Initiatiefnemer stad Bilzen

Plangebied



Toets uitgevoerd op 01/02/2018

Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

Vraag Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?

Antwoord Nee, er is geen bedrijvigheid aanwezig noch gepland.



Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Tabaart in Bilzen

Dossiernummer: SCRI18008

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

De gemeente Bilzen stelt een RUP op met als doel het uitgestrekte woonuitbreidingsgebied op een gestructureerde manier in te vullen, aansluitend bij de noden van de stad Bilzen. De visie op de ontwikkeling van het gebied wordt gebaseerd op het masterplan voor het gehele woonuitbreidingsgebied. Dit masterplan geeft een kader waaraan toekomstige ontwikkelingen getoetst worden. Daarnaast worden de ontwikkelingen langs de Maastrichterstraat en gedeeltelijk langs de Spelverstraat/Tabaartstraat behouden in hun huidige toestand door de voorschriften af te stemmen op deze van het gewestplan/BPA/RUP.

Volgende elementen maken o.a. deel uit van het planvoornemen:

- Het bestemmen van een woonuitbreidingsgebied naar een woongebied.
- Het RUP laat naast de hoofdbestemming wonen ook voorzieningen en handel toe (als nevenbestemming) die worden afgestemd op de lokale behoeften. Deze nevenbestemmingen zullen geen detailhandel toelaten om concurrentie met het centrum te vermijden.
- Om in het gebied een efficiënt ruimtegebruik te bekomen en een hoge woningdichtheid te realiseren zullen naast eengezinswoningen ook meergezinswoningen toegelaten worden.
- Als uitbreiding op het organiseren van voorzieningen zal er zich een grootwarenhuis kunnen vestigen langsheen de Maastrichterstraat. Deze locatie is uiterst geschikt door zijn bereikbaarheid vlakbij de omleidingsweg.
- Volgens de bepalingen van het GRS wordt de aanleg van een nieuw wijkcentrum beoogd. Kaderend in het masterplan, wordt dit opgevat als een buurtstedelijk plein gekoppeld aan voorzieningen.
- Door de uitvoering van de omleidingsweg is er reeds een gedeeltelijke realisatie gebeurd van de geplande gewijzigde verkeersstructuur rondom het plangebied. Daarnaast is het de bedoeling de Spelverstraat een autoluw karakter te geven om meer aandacht te schenken aan het langzaam verkeer.
- De ontwikkeling van het plangebied dient te kaderen binnen de ruimtelijke concepten van het masterplan voor het volledige woonuitbreidingsgebied. Zo dienen de aansluitingsmogelijkheden op de geplande centrale groene ruimte (latere ontwikkeling van het noordelijk deel van het WUG) gegarandeerd te worden, en worden de nodige verbindingen uitgewerkt om latere continuïteit van paden doorheen het gebied te verzekeren.

De dienst bevoegd voor milieueffectrapportage ontving op 9/2/2018 de resultaten van de participatie, de adviezen en de scopingnota (versie Scopingnota rev 01, januari 2018).

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

De dienst bevoegd voor milieueffectrapportage dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

¹ Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

De meeste adviezen spreken zich niet uit over de beoordeling van de aanzienlijkheid van de effecten. De adviezen bevatten geen elementen die erop zouden wijzen dat de effecten anders beoordeeld zouden moeten worden dan beschreven in de scopingnota. Verscheidene adviesinstanties hebben echter wel opmerkingen over de beschrijving van de milieueffecten van het plan. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord of weerlegd in de scopingnota (zie bijlage 3 Behandeling adviezen en inspraakreacties). Sommige adviezen bevatten ook opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen invloed op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan.

Er werden twee inspraakreacties ontvangen van het publiek. Er werd een infoavond gehouden op 21/11/2017. De ontvangen inspraakreacties en het verslag van het infomoment bevatten geen opmerkingen over de aanzienlijkheid van de effecten, maar vragen en opmerkingen over het plan zelf.

Gelet op het bovenstaande en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed en met de verwerking van de inspraak en adviezen, besluit de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is.

Liesl Vanautgaerden
Projectmanager Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten
Departement Omgeving

