

**STAD BREE**  
**RUP LAG EN OMGEVING**

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

Voor AnteaGroup,



Pieter Jan Gommé, ruimtelijk planner



Marijke Gorissen, Projectleider



Gezien en voorlopig aangenomen door de gemeenteraad in zitting van 06/04/2017

DE SECRETARIS,  
Stefan Goclon

DE VOORZITTER,  
Stefan Daniels

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek in het gemeentehuis werd neergelegd van 15/05/2017 tem 13/07/2017

DE SECRETARIS,  
Stefan Goclon

DE BURGEMEESTER,  
Liesbeth Van der Auwera

Gezien en definitief aangenomen door de gemeenteraad in zitting van 02/10/2017

DE SECRETARIS,  
Stefan Goclon

DE VOORZITTER,  
Stefan Daniels

## **COLOFON**

### **Opdracht:**

RUP LAG

### **Opdrachtgever:**

Stad Bree  
Vrijthof 10  
3960 Bree

### **Opdrachthouder:**

Antea Belgium N.V. Roderveldlaan 1 2600 Antwerpen	Corda Campus – gebouw 6 Kempische Steenweg 293 B32 3500 Hasselt
---	---

Tel 03/221.55.00	Tel 011/89.77.00
Fax 03/221.55.01	Fax 011/89.77.01

[www.anteagroup.com](http://www.anteagroup.com)

BTW: BE 414.321.939  
RPR Antwerpen 0414.321.939  
IBAN: BE81 4062 0904 6124  
BIC: KREDBEBB

Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

### **Identificatienummer:**

2212043104.doc/pgo

### **Datum:**

Juni 2016  
Juli 2016  
November 2016  
Maart 2017  
April 2017  
September 2017

### **Status / versie**

Voorontwerp – versie PV 2  
Voorontwerp – versie PV 2 rev01  
Ontwerp – versie VA  
Ontwerp – versie VA rev 01  
Ontwerp VV  
Ontwerp DV

### **Vrijgave:**

Marijke Gorissen - Accountmanager ruimte

### **Projectleider**

Marijke Gorissen - Accountmanager ruimte

### **Projectmedewerkers:**

Pieter-Jan Gommé – Ruimtelijk planner

© Antea Group 2016

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever 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**

<b>1</b>	<b><i>Inleiding</i></b>	<b>5</b>
<b>1.1</b>	<b><i>Opdrachtschrijving</i></b>	<b>5</b>
<b>1.2</b>	<b><i>Situering</i></b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b><i>Juridisch kader</i></b>	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b><i>Samenvattende tabel</i></b>	<b>6</b>
<b>2.2</b>	<b><i>Vergunningstoestand</i></b>	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b><i>Gewestplan</i></b>	<b>10</b>
<b>2.4</b>	<b><i>BPA Hoogveld</i></b>	<b>10</b>
<b>2.5</b>	<b><i>RUP Kanaalkom</i></b>	<b>11</b>
<b>2.6</b>	<b><i>Planologisch attest</i></b>	<b>12</b>
<b>2.7</b>	<b><i>Natura 2000 en VEN</i></b>	<b>13</b>
<b>2.8</b>	<b><i>Buurt- en Voetwegen</i></b>	<b>15</b>
<b>2.9</b>	<b><i>Screening plan-mer-plicht en VR plicht</i></b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b><i>Beleidskader en relevante studies</i></b>	<b>19</b>
<b>3.1</b>	<b><i>Structuurplanning</i></b>	<b>19</b>
<b>3.2</b>	<b><i>Mobiliteit</i></b>	<b>25</b>
<b>3.3</b>	<b><i>Cultureel erfgoed</i></b>	<b>28</b>
<b>3.4</b>	<b><i>Openruimtebeleid</i></b>	<b>30</b>
<b>3.5</b>	<b><i>Water</i></b>	<b>31</b>
<b>4</b>	<b><i>Onderzoek en analyse</i></b>	<b>34</b>
<b>4.1</b>	<b><i>Bestaande toestand</i></b>	<b>34</b>
<b>4.2</b>	<b><i>Kwaliteiten, knelpunten en potenties</i></b>	<b>41</b>
<b>5</b>	<b><i>Visie</i></b>	<b>42</b>
<b>5.1</b>	<b><i>LAG</i></b>	<b>42</b>
<b>5.2</b>	<b><i>Kanaallaan – Steyvenstraat</i></b>	<b>43</b>

<b>6</b>	<b><i>Ruimtelijk uitvoeringsplan</i></b>	<b>45</b>
<b>6.1</b>	<b><i>Planopties en bestemmingen</i></b>	<b>45</b>
<b>6.2</b>	<b><i>Limitatieve opgave van op te heffen voorschriften</i></b>	<b>47</b>
<b>6.3</b>	<b><i>Ruimtebalans</i></b>	<b>48</b>
<b>6.4</b>	<b><i>Register potentiële planschade en planbaten</i></b>	<b>48</b>
<b>7</b>	<b><i>Bijlagen</i></b>	<b>50</b>

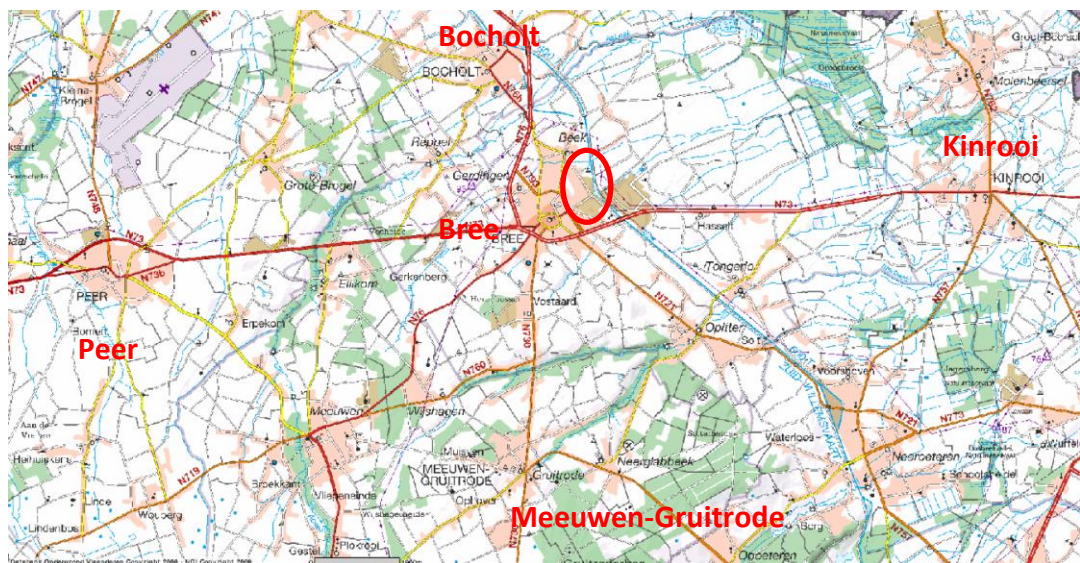
# 1 Inleiding

## 1.1 Oprachtomschrijving

Het RUP 'LAG' wordt opgemaakt naar aanleiding van het voordeligmiddelijk positieve planologisch attest dat werd afgeleverd door het college op 11/01/2010. Dit RUP voorziet in instandhoudings- en uitbreidingsmogelijkheden van de binnen het plangebied gelegen bedrijven. Het gaat hierbij om de historisch gegroeide bedrijven LAG en garage Vanderstukken, en om het bedrijf Altez Group. Daarnaast wordt er gezocht naar een realistische en haalbare buffering van het bedrijventerrein. Ook wordt er een herziening gedaan van de zone voor sociale woningbouw uit het BPA 'Hoogveld'. Het gehele binnengebied bevat reeds sociale woningen, een bijkomend aanbod op deze plek is niet gewenst/noodzakelijk. Door deze herbestemming worden er ruimere mogelijkheden verleend. Het doel is hier een kwalitatief woonproject te realiseren dat zowel een poort naar de achterliggende wijk als een kwalitatieve wand langsheen de verbinding tussen het centrum van Bree en het kanaal vormt.

Het RUP LAG voorziet in een deel van dit gebied een woonzone met als overdruk een projectzone omdat de zone als één kwalitatief geheel dient ontwikkeld te worden.. Momenteel staat er een opslagplaats voor meubels op het terrein, het onbebouwde deel ligt braak. Grenzend aan de opslagplaats ligt een kasteel met tuin en een nieuw geplande verkaveling. De projectzone kadert in de visie van het opladen van de belangrijke as centrum – kanaal. De verbinding van het centrum naar het water wordt hiermee opgewaarderd.

## 1.2 Situering



Het plangebied is gelegen in Bree, westelijk grenzend aan het centrum en oostelijk aan de Zuid - Willemsvaart. Ten zuiden loopt de N73. Deze maakt deel uit van de ring rond Bree, en is daarom een belangrijke verbindingsweg naar de naburige steden en gemeenten (o.a. Kinrooi en Peer).

## 2 Juridisch kader

### 2.1 Samenvattende tabel

Type plan	Kenmerken
Gewestplan(nen)	Neerpelt-Bree KB van 22-03-1978
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Afbakening KSG Bree dd 12-07-2010
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Algemene plannen van aanleg	Geen
Bijzondere plannen van aanleg	BPA Hoogveld
Planologische attesten	Voorwaardelijk positief planologisch attest LAG trailers nv
Verkavelingsvergunningen	Geen
Stedenbouwkundige vergunningen	Zie 2.2
Rooilijnplannen	Geen
Habitatrichtlijngebieden	Geen
Vogelrichtlijngebieden	"Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof" (BE2221314) ten noordoosten van het studiegebied
Gebieden van het VEN – 1e fase	Geen
Erkende natuureservaten	Geen
Beschermde monumenten	Geen
Beschermde landschappen	Geen
Beschermde stads- en dorpsgezichten	Geen
Polders en wateringen	Geen
Beschermingszones grondwaterwinningen	Geen

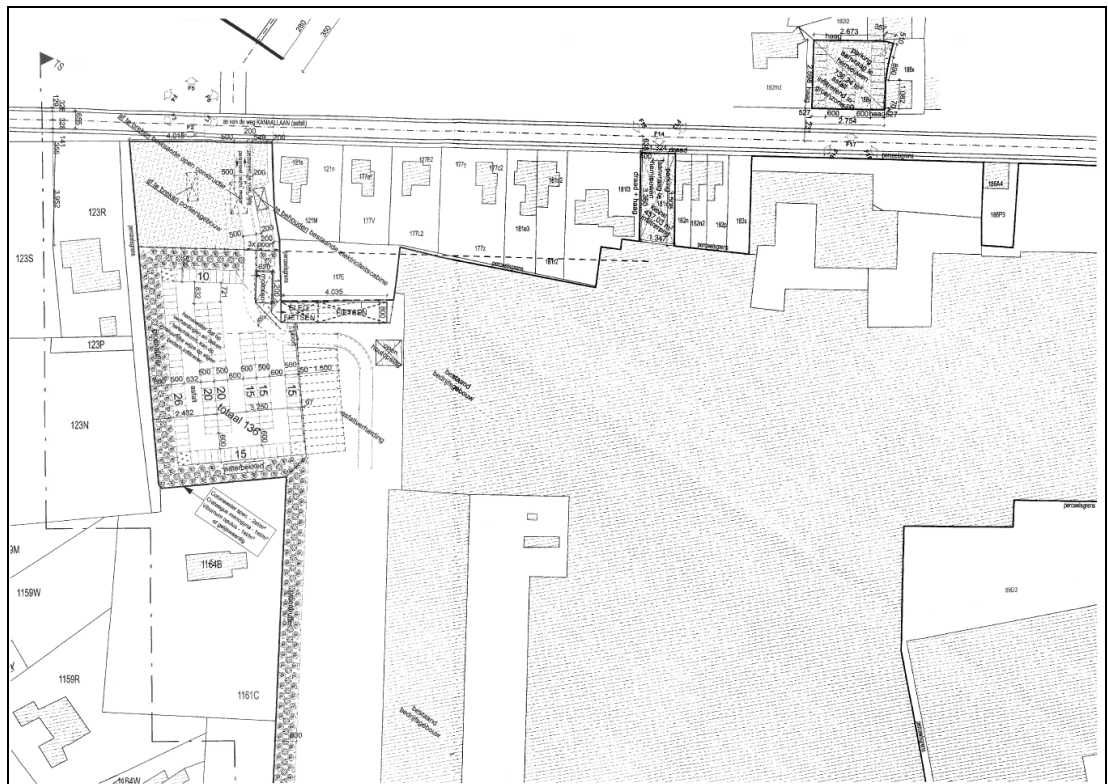
### 2.2 Vergunningstoestand

Volgende stedenbouwkundige vergunningen zijn gekend binnen het plangebied LAG:

## LAG

- bouwvergunning dd. 12/03/1941 voor het verbouwen van een werkhuis;
- bouwvergunning van 25/06/1946 voor het bouwen van een kleine garage;
- bouwvergunning van 20/08/1954 voor het verbouwen van een boerderij in 5 werkmanswoningen;
- bouwvergunning dd. 26/05/1967 voor de uitbreiding van de burelen;
- bouwvergunning dd. 13/05/1969 voor het bouwen van een montagehal;
- bouwvergunning dd. 10/12/1970 voor het bouwen van een werkplaats;
- bouwvergunning dd. 11/01/1971 voor het bouwen van een opslagplaats;
- bouwvergunning dd. 06/12/1971 voor het bouwen van een industriehal;
- bouwvergunning dd. 08/03/1983 voor het slopen van een café-woning en schuur;
- bouwvergunning dd. 22/06/1983 voor het bouwen van een portiershal;
- bouwvergunning dd. 11/04/1984 voor de uitbreiding van de bureelgebouwen;
- bouwvergunning dd. 09/09/1987 voor de afbraak van de woningen Kanaallaan 56 t/m 62;
- bouwvergunning dd. 15/09/1987 voor het bouwen van een HS-cabine;
- bouwvergunning dd. 21/10/1987 voor de afbraak van een gedeelte van de bedrijfsgebouwen;
- bouwvergunning dd. 29/10/1987 voor de uitbreiding van de bureelgebouwen en het slopen van een bestaand werkhuis en bijhorende woning;
- bouwvergunning dd. 04/09/1989 voor het bouwen van een afdak voor het stationeren van voertuigen;
- bouwvergunning dd. 27/02/1991 voor de uitbreiding van de fabricatiehal van citernen;
- bouwvergunning dd. 16/10/1991 voor verplaatsen gaspark en mazouttanks;
- bouwvergunning dd. 16/10/1991 voor het bouwen van een testhal;
- bouwvergunning dd. 21/08/1991 voor de uitbreiding van een fabriekshal;
- bouwvergunning dd. 10/03/1993 voor het verplaatsen van het park voor gas- en mazouttanks;
- bouwvergunning dd. 23/12/1997 voor het slopen van een smidse en oude draaierij;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 23/06/1999 voor het slopen van oude burelen;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 18/07/2002 voor het plaatsen van een dubbelwandige verticale dieseltank van 80.000 liter;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 31/10/2002 voor het plaatsen van een luifel aan een bestaand gebouw;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 28/11/2002 voor het slopen van een woonhuis;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 15/05/2003 voor het plaatsen van een spuitcabine in een bestaande productiehal;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 27/05/2003 voor het tijdelijk aanleggen van een personeelsparking;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 04/03/2004 voor het aanleggen van een parking voor personeel en bezoekers;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 10/06/2004 voor het uitbreiden van een magazijn;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 10/02/2005 voor het bouwen van een open houtopslagplaats;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 17/03/2005 voor het plaatsen van een opslagtank ARGON van 23.200 liter ter vervanging van de huidige tank van 11.000 liter;
- voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning dd. 06/10/2005 voor de terreinverharding voor personeelsparking en opslagruimte;
- voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning dd. 01/06/2006 voor verfraaiingwerken aan een bestaand gebouw en aanleg parking met groenzones;
- voorwaardelijke stedenbouwkundige vergunning dd. 16/04/2007 voor het aanleggen van een talud en verharding;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 24/05/2006 voor het bouwen van een magazijn;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 18/06/2007 voor het uitbreiden en verhogen van een bestaande industriehal;

- stedenbouwkundige vergunning dd. 09/07/2007 voor het plaatsen van een opslagtank voor water en gas, aanleg waterbuffer en talud en overdekte staanplaats voor motorfietsen;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 10/12/2007 voor het aanleggen van een talud en een waterbuffer;
- stedenbouwkundige vergunning dd. 01/06/2011 voor het inbufferen van de terreinen LAG Trailers nv, verharding containerpark en opslag banden – de vergunning voor het inbufferen van de terreinen en de verharding van het containerpark werd verleend. De vergunning voor de bandenopslagplaats werd geweigerd;
- Stedenbouwkundige vergunning dd. 12/04/2012 voor het inrichten van een parking en een zone voor bandenopslag.
- Stedenbouwkundige vergunning dd. 17/02/2016 voor terreinaanlegwerken, afbreken en bouwen van een open fietsstalling, afbreken en bouwen van een portiersgebouw, bouwen van een open motorstalling, kappen van een boom, heraanvraag parkings



*Figuur 2.2-1 vergunning wijziging parking LAG, bron Stad Bree*





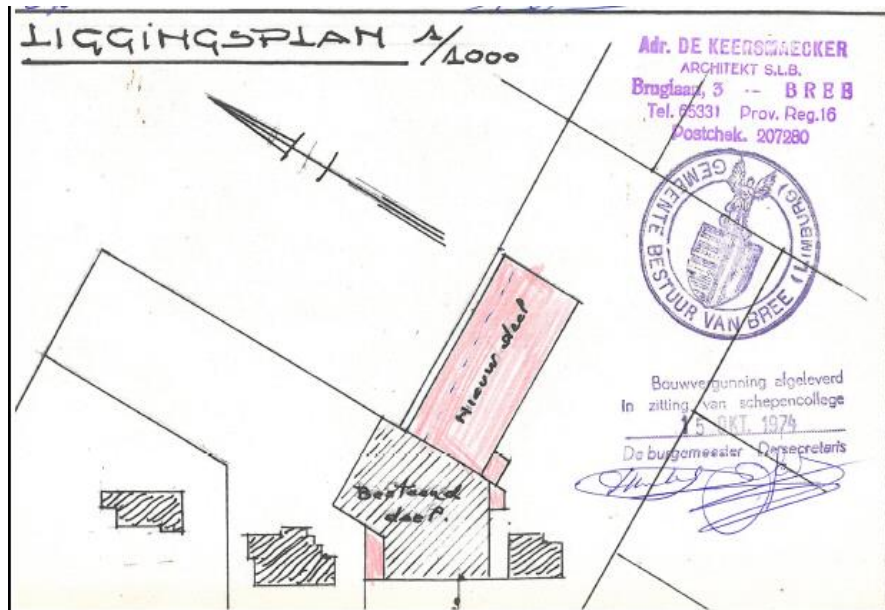
Figuur 2.2-2 vergunning wijziging parking LAG, bron Stad Bree

### Altez

- bouwvergunning dd. 19/02/1986 voor het uitbreiden van een bestaand betonbedrijf;
- bouwvergunning dd. 05/09/1990 voor het uitbreiden van een bestaand bedrijf;
- bouwvergunning dd. 17/05/1995 voor het bijbouwen van een magazijn bij een bestaand betonbedrijf;
- bouwvergunning dd. 11/04/2012 voor het gedeeltelijk slopen, verbouwen en uitbreiden van een betoncentrale;

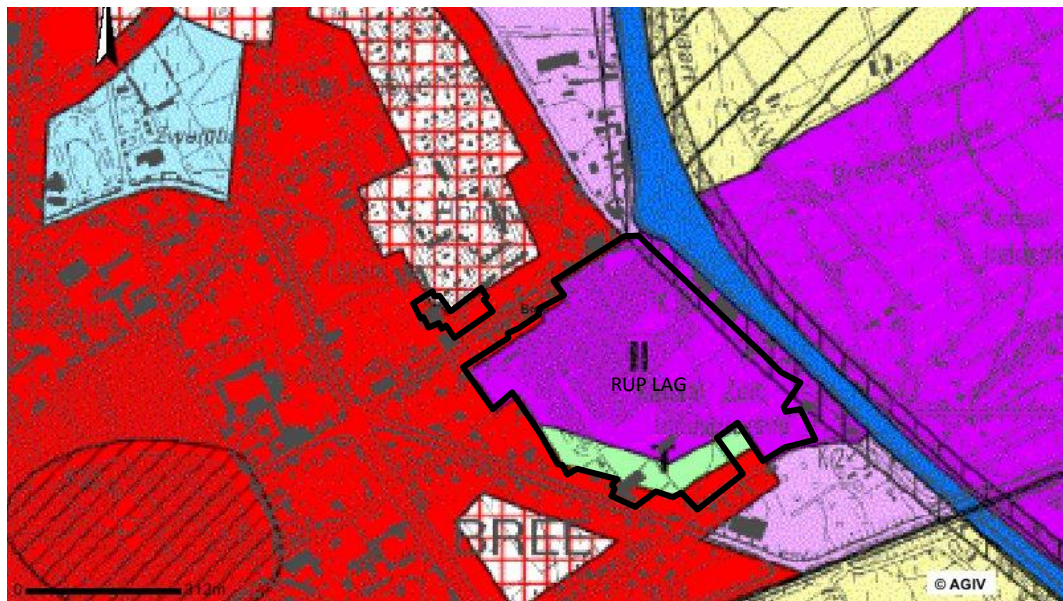
### Garage Vanderstukken

- Machtigingsbesluit dd. 12/02/1951 voor het oprichten van een garage;
- bouwvergunning dd. 14/10/1974 voor een uitbreiding;
- bouwvergunning dd. 21/02/1997 voor het plaatsen van 1 nieuw reclame-logo in bestaande bloemenbak en het plaatsen van 3 vlaggenstokken.



Figuur 2.2-33 vergunning Vanderstukken, bron Stad Bree

## 2.3 Gewestplan



Figuur 2.3-1: Gewestplan (bron: Agiv)

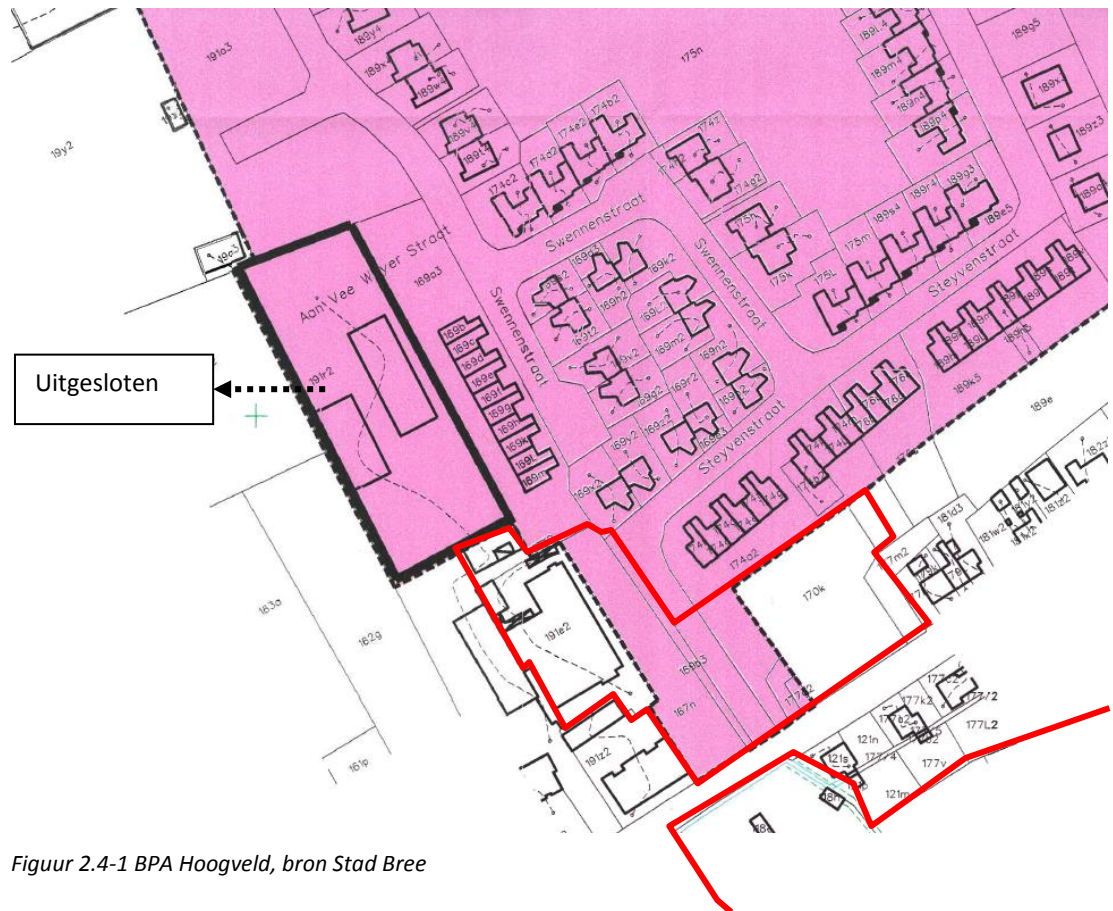
Op 22 maart 1978 werd bij Koninklijk Besluit het gewestplan Neerpelt-Bree goedgekeurd waartoe Bree behoort. Het **RUP LAG** is gelegen binnen woongebied, buffergebieden en een zone voor milieubelastende industrieën.

RUP KANAALKOM grenst aan het **RUP LAG**.

## 2.4 BPA Hoogveld

Het BPA Hoogveld heeft de realisatie van een sociale woonwijk tot doel (goedgekeurd 13/09/1973 (MB)). Het grootste deel van de woonwijk is reeds gerealiseerd. De zone langs de Kanaallaan is nog gedeeltelijk onbebouwd.

Voorliggend RUP zal dit bestaande BPA verfijnen zodat er meer ontwikkelingsmogelijkheden aan de zone langs de Kanaallaan worden gegeven en een kwalitatief privaat project kan ontstaan.

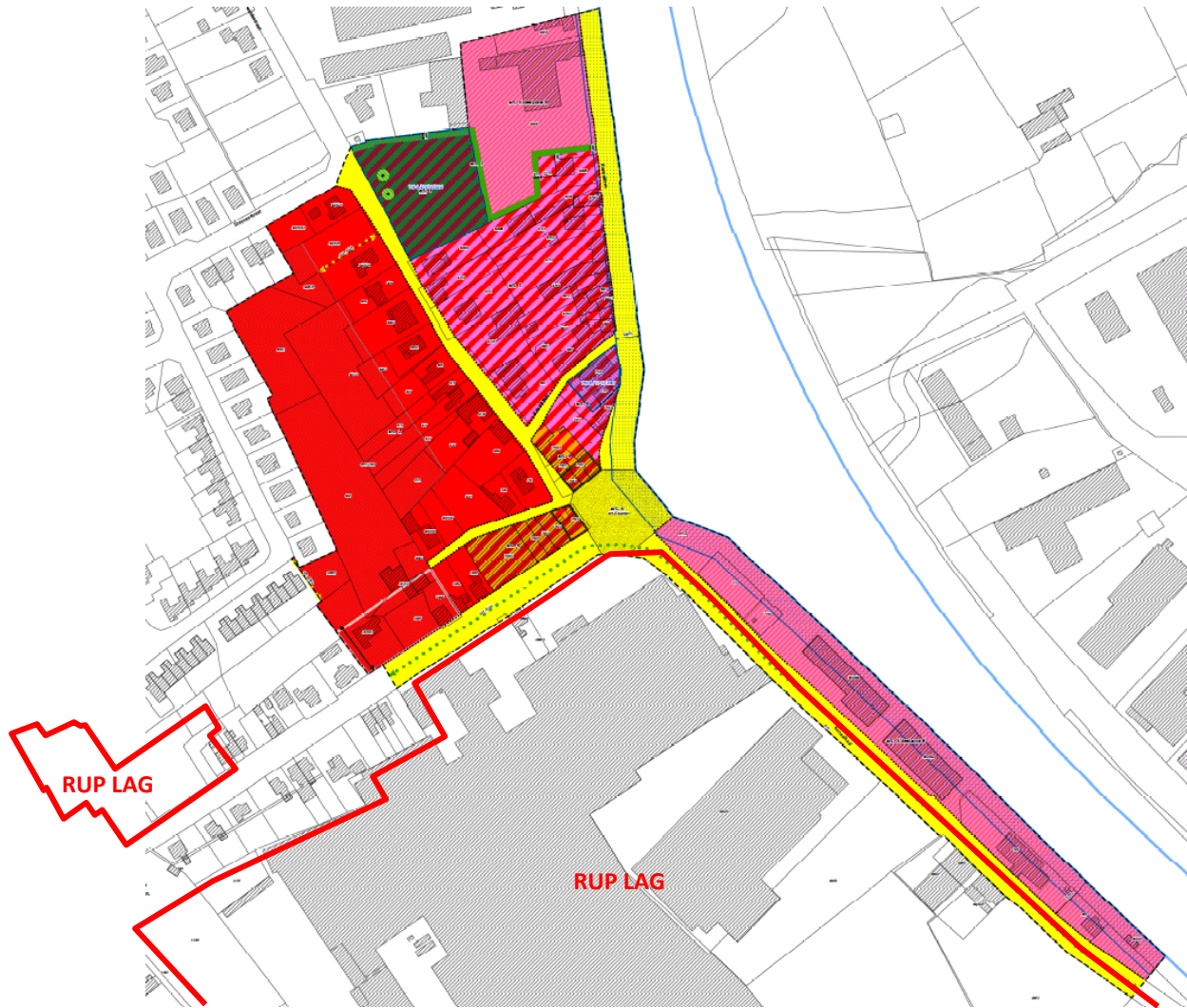


Figuur 2.4-1 BPA Hoogveld, bron Stad Bree

## 2.5 RUP Kanaalkom

In aansluiting met het RUP LAG is het RUP Kanaalkom gelegen dat op 14/04/2016 door de deputatie werd goedgekeurd.

Het RUP 'Kanaalkom' vormt het kader voor de verdere ontwikkeling van de zone rond het kanaal met aandacht voor verweving van wonen, bedrijvigheid en recreatie. Het RUP biedt een oplossing aan een aantal zonevreemde activiteiten aan de Kanaalkaai en voorziet een oplossing voor het ongecontroleerde parkeren in de omgeving van de Kanaalkaai-Kanaallaan. Ook wordt binnen het RUP Kanaalkom voorzien worden in een recreatief fietspad langs het kanaal.



## 2.6 Planologisch attest

Op 3 augustus 2009 werd door LAG Trailers nv een voorwaardelijk positief planologisch attest aangevraagd voor:

- korte termijn: regularisatie van de bedrijfsactiviteiten (verharding en stallen van voertuigen, opslag van banden en containerpark) die binnen de bufferzone en het woongebied gelegen zijn; aanplanting van een haag met een breedte van 1m langsheen de westelijke grens; er wordt geen uitbreiding gevraagd op de huidige locatie, de regularisatie gaat over een klein deel van de bedrijfsite.
- Lange termijn: geen behoeften

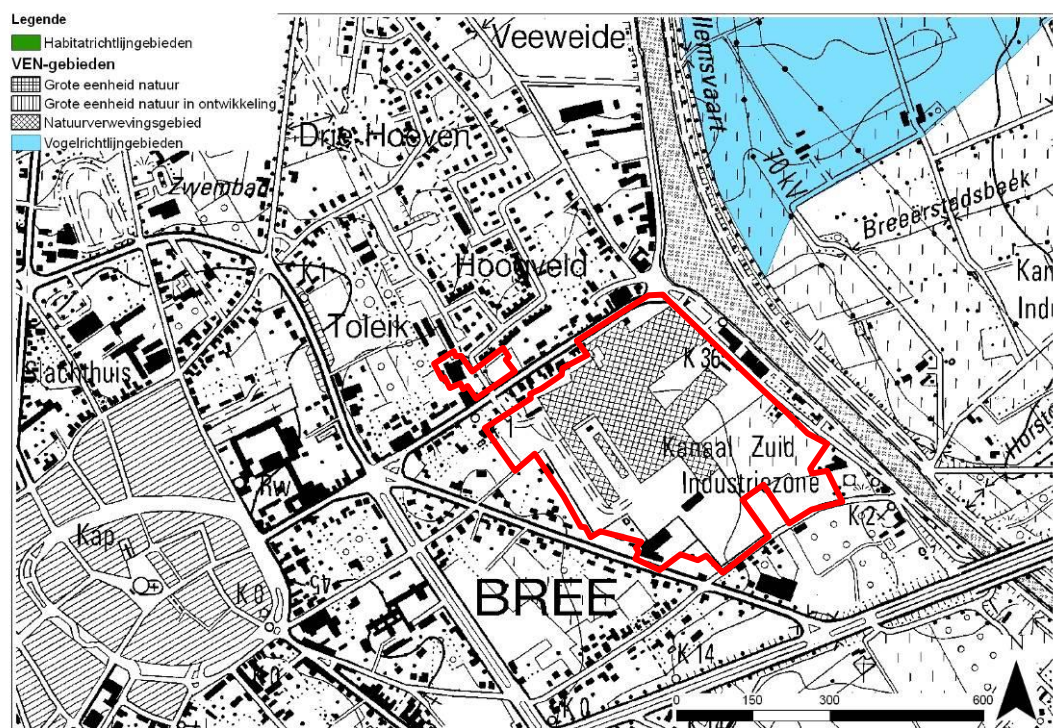
Op 11 januari 2010 werd er een positief planologisch attest afgeleverd voor het bedrijf LAG Trailers nv, dit onder volgende voorwaarden:

- Er dient onderzocht te worden of elders op het bedrijventerrein ruimte is voor het containerpark en de bandenopslag zodat deze verplaatst kunnen worden uit de bestaande bufferstrook.
- Er dient in de regularisatieaanvraag een realistisch voorstel uitgewerkt te worden voor de buffering van de bedrijfsactiviteiten naar het aanpalend woongebied, rekening houdend met productielijn van het bedrijf en dus niet noodzakelijk overal identiek aan de buffer die op 16/04/2007 stedenbouwkundig vergund werd.

In het kader van dit planologisch attest werden aantal adviezen ingewonnen, hieronder worden de voor het RUP belangrijke standpunten, argumenten en opmerkingen samengevat:

- Het provinciebestuur wenst een buffer van 25m aan te houden en wenst geen uitbreiding op korte termijn. Dit wordt tegengesproken door het advies van het agentschap ruimtelijke ordening die stellen dat het handhaven van een bufferzone van 25m niet realistisch is in functie van de bestaande toestand van het bedrijf. Ze stellen wel een beperkt buffer van 8m breed en 4m hoog voor en een herlokalisatie van het containerpark en bandenopslag binnen het bedrijf. (advies gecoro 30/11/2009)
- ... Het is aangewezen dat de buffer zoals nu reeds aangelegd werd ter hoogte van de Brugstraat verder doorgetrokken wordt aan de volledige zuid-westzijde van het bedrijf. (advies planologisch ambtenaar 30/11/2009)
- ... Omwille van de hinderlijkheid ten opzichte van de naastliggende woningen kunnen het containerpark en de stapeling van autobanden niet binnen de bufferzone en het woongebied aanvaard worden. Deze activiteiten dienen dan ook elders binnen het bedrijfsterrein geherlokaliseerd te worden op volgende afstand van de aangrenzende woningen (minimum 50m) (advies planologisch ambtenaar 30/11/2009)

## 2.7 Natura 2000 en VEN



Figuur 2.7-1: Situering Natura 2000-gebieden en gebieden van het VEN (bron: Agiv)

### Speciale beschermingszones

In de buurt van het plangebied komen gebieden voor die deel uitmaken van het NATURA 2000-netwerk, zijnde vogelrichtlijn- en/of habitatgebieden. In het oosten, aan de andere zijde van de Zuid – Willemsvaart, bevindt zich het vogelrichtlijngebied BE2221314 “Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof”.

Gezien de nabijheid van het vogelrichtlijngebied wordt in de screening van de plan-MER-plicht een onderzoek om te bepalen of er mogelijk betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van speciale beschermingszones voorkomen geïntegreerd (voortoets passende beoordeling).

Door uitvoering van onderhavig RUP zal er geen rechtstreekse oppervlakte-inname binnen het Vogelrichtlijngebied gebeuren. De Zuid-Willemsvaart vormt een fysieke barrière tussen het plangebied en het Vogelrichtlijngebied.

Het plangebied, noch de nabije omgeving ervan maakt deel uit van het broed- of foerageergebied van soorten zoals Ijsvogel, Roerdomp, Wespandief, Zwarte Specht, Boomleeuwerik, Blauwborst en Grauwe Klauwier, zoals blijkt uit de broedvogelatlas. Dit omwille van het feit dat een deel van het gebied vooral als intensief beheerd landbouwgebied in gebruik is. Deze soorten komen voor in het meer oostelijk gelegen natuurreservaat Sint-Maartensheide-Mariahof-De Luysen, gelegen op meer dan 1,5 km van het plangebied. De huidige ecologische kwaliteit van het aan het plangebied aangrenzende Vogelrichtlijngebied is zeer gering, zoals blijkt uit de Passende beoordeling die in 2004 werd uitgevoerd in het kader van het RUP voor de uitbreiding van het Industrierrein Kanaal Noord<sup>1</sup>.

Ook op de duurzame instandhouding van de beschermde ecotopen van de speciale beschermingszone heeft het aansnijden van dit plangebied geen significante invloed. Kritische en te beschermen ecotopen bevinden zich immers op ruime afstand van het plangebied. Alhoewel er een rechtstreekse verbinding (Breeërstadsbeek) is tussen het plangebied en de SBZ-zone, zijn er geen significante negatieve effecten te verwachten voor de beekbegeleidende en bijgevolg kwetsbare ecotopen indien er niet bijkomend geloosd wordt op de Breeërstadsbeek (zie milderende maatregelen oppervlaktewater).

Gezien het grondwater noordoostelijk georiënteerd is en de hoofdrichting vanuit het plangebied dus richting vallei van de Zuurbeek loopt, kan er potentieel een negatief effect optreden naar de grondwatergevoelige soorten in dit valleigebied, voornamelijk elzenbroekbos. Er is één grondwaterwinning actief binnen het plangebied, van Altez group. Bij normaal gebruik en naleving van de milieuvoorwaarden, is er geen vervuiling, noch een significante wijziging in kwantiteit van het grondwater te verwachten. Indien er bijkomende grondwinningen zouden komen, dienen deze beoordeeld te worden door de VMM en zal er ook aan de milieuvoorwaarden dienen voldaan te worden, waardoor significante effecten op grondwaterstroming en –kwantiteit niet te verwachten zijn.

Een deel van het Vogelrichtlijngebied, meest nabij het plangebied, maakt bovendien deel uit van de uitbreidingszone van het industrierrein Kanaal-Noord (Figuur 62). Het landbouwgebied zal dus op termijn omgezet worden naar industriegebied waardoor potentieel broed- en foerageergebied uitgesloten wordt.

Op basis van dit onderzoek is het mogelijk een antwoord te geven op de vooropgestelde vragen:

- Het planvoornemen heeft geen extra impact op de habitats belangrijk voor de soorten waarvoor het Vogelrichtlijngebied werd aangemeld (natuurlijke habitats en habitats van een soort) wat betreft de oppervlakte, ruimtelijke spreiding, structuur en kwaliteit van deze habitats.
- Het planvoornemen heeft geen bijkomende impact op het evenwicht tussen, de verspreiding en de densiteit van de aangemelde soorten in zijn geheel.
- Het planvoornemen heeft geen extra impact op de vitale factoren hoe het SBZ functioneert als ecosysteem.
- Het planvoornemen heeft geen bijkomende invloed op de abiotische relaties die de structuur en de functie van de SBZ bepalen.
- Het planvoornemen heeft geen extra impact op het bereiken van een gunstige staat van instandhouding voor de betreffende SBZ.

Dit betekent dat er niet of nauwelijks een invloed te verwachten is op de EU-natuurwaarden die zich momenteel ter hoogte van het plangebied manifesteren.

<sup>1</sup> Bron: Passende beoordeling RUP Afbakening kleinstedelijk gebied Bree, deelplan 5 Uitbreiding industrierrein Kanaal Noord, december 2004

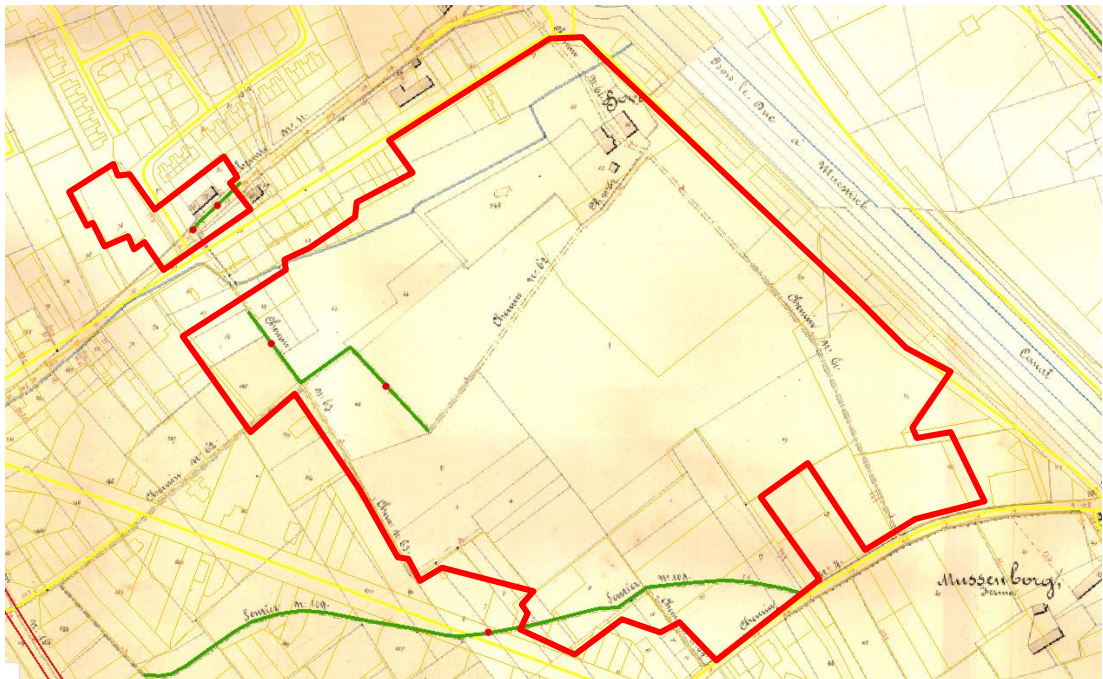
## VEN/IVON

Het gebiedsgericht beleid van het natuurdecreet houdt de ontwikkeling van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) in. Het natuurdecreet legt de voorschriften en geboden in VEN en IVON vast.

Er bevinden zich geen VEN/GEN gebieden in de nabijheid van het plangebied van het RUP LAG.

## 2.8 Buurt- en Voetwegen

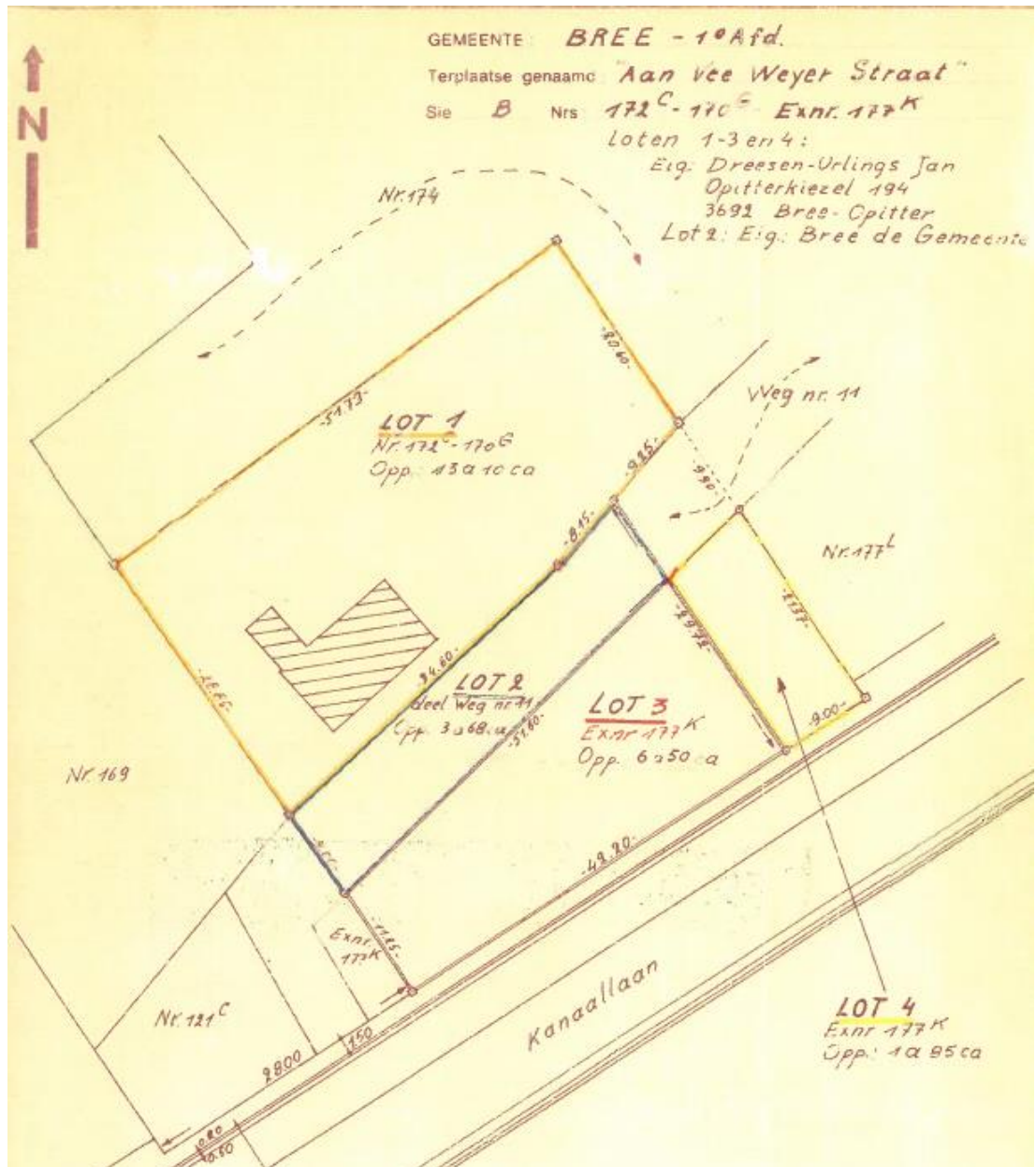
De atlassen van de Buurtwegen werden opgemaakt in opvolging van de wet van 10 april 1841. Deze wet op de buurtwegen is nog steeds van kracht.



*Figuur 2.8-1 Uittreksel atlas buurt- en voetwegen, bron geoloket provincie Limburg*

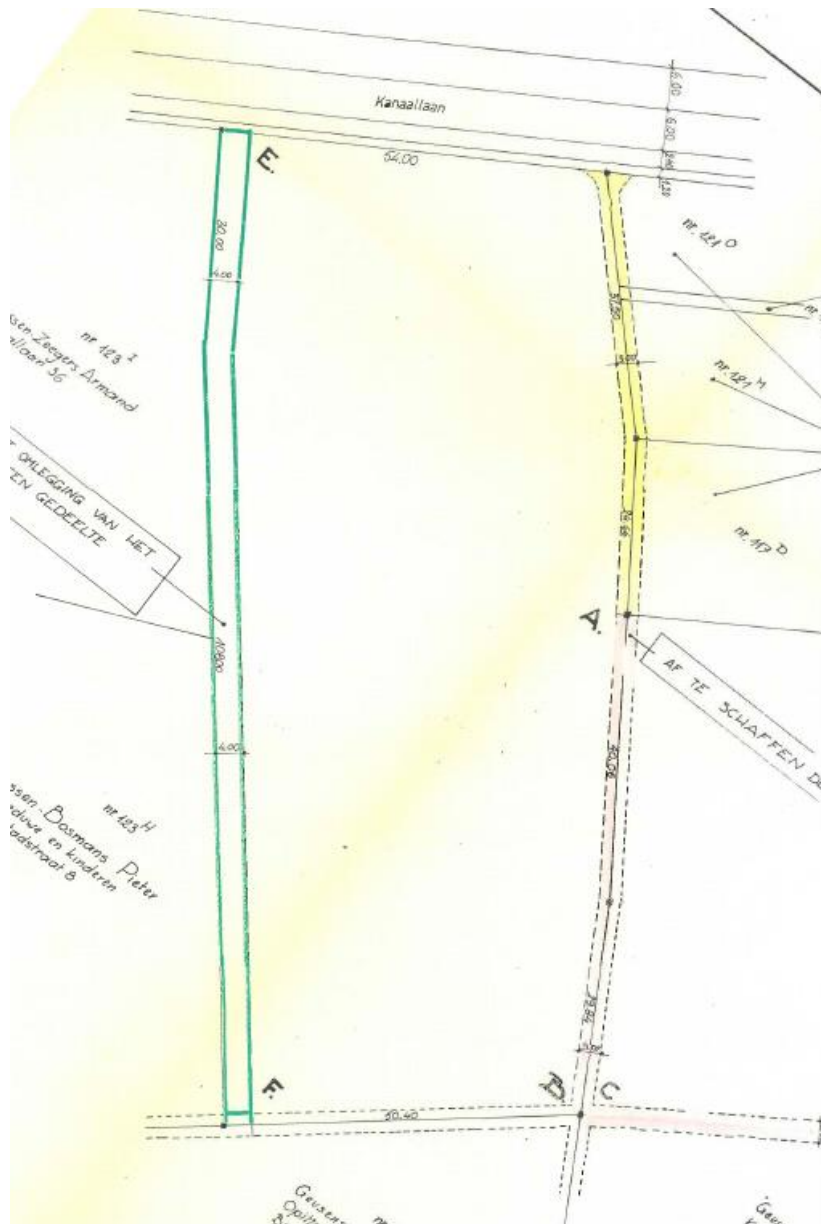
Binnen of grenzend aan het studiegebied zijn gelegen:

- Chemin: 4 (Brugstraat), 11 (Kanaallaan – gedeeltelijk afgeschaft en verlegd), 61, 62, 63 (gedeeltelijk afgeschaft en verlegd), 64
- Santier: 109 → is afgeschaft



Figuur 2.8-2 Verlegging BW 11, bron stad Bree





Figuur 2.8-3 Verlegging BW 63

## 2.9 Screening plan-mer-plicht en VR plicht

### 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.

In het kader van deze wettelijke verplichting wordt voor het RUP een screeningsdossier van de plan-MER-plicht opgesteld. Doelstelling van de MER-screening is het bestuderen van de verwachte milieueffecten t.g.v. de genomen basisopties in het RUP, het aangegeven van mogelijke milderende maatregelen en op basis daarvan aanvullende (externe) criteria te laten voortvloeien m.b.t. randvoorwaarden, mogelijkheden en inrichting van het plangebied.

Het screeningsdossier werd op 23/04/2012 naar de adviesverlenende instanties verzonden. De ontvangen adviezen werden samen met het screeningsdossier op 12/06/2012 aan de Dienst MER overgemaakt.

Op 04/07/2012 maakte de Dienst MER haar besluit betreffende het RUP kenbaar :het voorgenomen plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen. De opmaak van een plan MER is niet nodig.

De screening resulteerde in volgende milderende maatregelen die in het RUP zijn verwerkt:

- niet-functionele verharde oppervlakten dienen vermeden moeten worden;
- het gebruik van waterdoorlatende materialen bij verharding is verplicht, tenzij aangetoond kan worden dat het gebruik hiervan omwille van milieutechnische redenen of een ongeschikte bodemgesteldheid niet mogelijk is en behalve in die zones waar potentieel risico is op verontreiniging;
- het hemelwater afkomstig van de parkings dient eerst gezuiverd te worden via een olieafscheider vooraleer het op het oppervlaktewater geloosd wordt;
- groenvoorzieningen dienen met streekeigen materiaal aangeplant te worden;
- in het RUP dient te worden vermeld dat voorafgaand aan vergunningsaanvragen of delen van een vergunningsaanvraag, die een invloed kunnen hebben op de ondergrond ter hoogte van de plaggenbodems, er een archeologische prospectie met ingreep op de bodem dient uitgevoerd te worden door een archeoloog. Op deze manier kan worden uitgemaakt of deze sporen een archeologische opgraving rechtvaardigen;
- het RUP dient te verzekeren dat de hoofdontsluiting van de bedrijven grotendeels via de Kanaalkaai wordt geregeld;
- Bijkomende bedrijvigheid of andere functies met grote verkeersaantrekkende werking kunnen pas gerealiseerd worden nadat de nieuwe ontsluitingsweg voor het industrieterrein Kanaal Zuid gerealiseerd is om bijkomende afwikkelingsproblemen ter hoogte van de Kanaallaan te vermijden;
- het RUP LAG dient maatregelen te nemen zodat de vestiging van Seveso-bedrijven uitgesloten kan worden;
- het gebruik van verlichtingsarmaturen die geen strooilicht veroorzaken verplichten.

Naar aanleiding van gewijzigde inzichten werd het planvoornemen licht gewijzigd, en werd de plan MER screening hernomen. Er werd een aangepaste nota opgemaakt en voor advies overgemaakt aan de adviesinstanties. Deze nota dient gelezen te worden als addendum op de initiële screening.

Een aangepaste nota werd op 05/08/2016 naar de adviesverlenende instanties verzonden. De ontvangen adviezen werden samen met het screeningsdossier op 30/09/2016 aan de Dienst MER overgemaakt.

Op 28/10/2016 maakte de Dienst MER haar besluit betreffende het RUP kenbaar (zie beslissing Dienst MER in bijlage): het voorgenomen plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen. De opmaak van een plan MER is niet nodig.

Er werden geen aanvullende milderende maatregelen opgenomen in de bijkomende nota.

#### **VR plicht**

Zie advies dient VR in bijlage.

## 3 **Beleidskader en relevante studies**

---

### 3.1 **Structuurplanning**

#### 3.1.1 **Bree in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt een belangrijk beleidskader voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Bree. Het RSV werd definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 23 september 1997.

Bree is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau en is volgens de functioneel - hiërarchische benadering een kleine stad van niveau 3c ("zwak uitgerust"). Bree hoort hierdoor bij de 10 stedelijke gebieden in Limburg. Hierdoor wordt Bree meteen ook geselecteerd als economisch knooppunt.

*"Het stedelijk gebied is het gebied waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken, ... ), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te converteren. Stedelijk gebied is aldus een beleidsmatig begrip."*

Het afbakeningsproces van het stedelijk gebied volgt later, nu reeds kan Bree zich oriënteren op een duidelijke taakstelling met daarin o.m.:

- het versterken van de multifunctionaliteit.
- het afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied.
- bundelen van de kleinhandel.
- optimaliseren van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik.
- zorg voor collectieve en openbare ruimte.

Voor het wonen betekent dit dat de verhouding stedelijk gebied/buitengebied van 1991, als minimaal criterium geldt, om hiermee een trendbreuk te realiseren. Voor Limburg werd deze verhouding vastgesteld op 57% versus 43%, deze cijfers worden in het RSPL en de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen genuanceerd.

##### 3.1.1.1 **Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos**

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelde de Vlaamse overheid in 2008 een ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos op voor de regio Limburgse Kempen en Maasland.

Op 12 december 2008 nam de Vlaamse Regering kennis van deze visie en keurde ze de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 16.600 ha agrarisch gebied en een operationeel uitvoeringsprogramma goed.

In het operationeel uitvoeringsprogramma is aangegeven welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zal opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden.

Het studiegebied is niet in de herbevestigde agrarische gebieden gelegen.

### 3.1.2 Bree in het Ruimtelijk Structuurplan Limburg

Het Ruimtelijk Structuurplan provincie Limburg (RSPL), is op 18 september 2002 door de provincieraad definitief vastgesteld en werd bij MB op 12 februari 2003 definitief goedgekeurd. Door de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad van 26 februari 2003 trad het RSPL in werking op 12 maart 2003.

In het Ruimtelijk Structuurplan Limburg wordt de categorisering en taakstelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen overgenomen en genuanceerd. Bree hoort in het provinciaal structuurplan tot de zogenaamde 'autonome kernen met hun hinterland', samen met Maaseik en Bilzen. De gemeente heeft hierdoor belangrijke economische en sociaal -ruimtelijke taakstelling voor een vrij ruim hinterland. Autonome kleinstedelijke gebieden hebben volgens het RSPL nog een herkenbare traditionele relatie tussen de kern en het hinterland. Soms is het contrast tussen stad en landschap nog goed zichtbaar (cfr. Bree vanaf Kempisch plateau).

Voor het kleinstedelijk gebied Bree is er een richtinggevende taakstelling naar wonen voorgesteld van 1.594 nieuwe woontentiteiten. Dit is ruim hoger dan de natuurlijke aangroei. Tijdens de voorstudie van de afbakening van het stedelijk gebied, werd de taakstelling voor de periode 1992-2007 vastgesteld op 960 eenheden.

Als kleinstedelijk gebied is Bree ook een economisch knooppunt (RSV). In het RSPL is Bree een geïsoleerd knooppunt waarvoor een versterking zich opdringt, omdat Bree een ondersteunende en verzorgende rol te vervullen heeft in het noordoosten van de provincie. Mogelijkheden voor bijkomende regionale bedrijventerreinen worden onderzocht bij het afbakeningsproces.

Bree werd niet als toeristisch en recreatief knooppunt geselecteerd, maar heeft als historische stad en vanuit de kwaliteiten van het buitengebied zeker een toeristisch-recreatieve rol te vervullen, weliswaar zonder hoogdynamisch karakter.

#### 3.1.2.1 Afbakening KSG Bree

Het PRUP "Afbakening kleinstedelijk gebied Bree" werd bij besluit van 12 juli 2010 van de Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport goedgekeurd. Het plangebied is volledig binnen het kleinstedelijk gebied gelegen.



### 3.1.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Bree

Het GRS Bree, definitief goedgekeurd door de gemeenteraad op 23/02/2006, werd op 11/05/2006 door de Bestendige Deputatie van de provincie Limburg goedgekeurd. Het document is van kracht vanaf 16/08/2006. Hieronder worden de meest relevante elementen met betrekking tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied (en haar omgeving) aangehaald.

#### **INFORMATIEF DEEL**

Het RUP is gelegen in het verstedelijkt gebied van Bree.

Het kanaal maakt een duidelijke en visueel sterke scheiding tussen het verstedelijkt gebied en het buitengebied, met uitzondering van de industriezone Kanaal Noord die net over de brug gelegen is.

De bedrijven in Bree zijn hoofdzakelijk gebundeld op de vijf grotere bedrijventerreinen: Kanaal Noord, Kanaal Zuid, Veeweide, Vostert en de Peerderbaan. Het economisch zwaartepunt ligt zonder twijfel in het oosten van de gemeente aan de Zuid - Willemsvaart. Het zijn de zones Kanaal Noord en Kanaal Zuid. Het plangebied is gelegen binnen het bedrijventerrein Kanaal Zuid.

#### **Het industrieterrein Kanaal-Zuid**

Het is ten oosten van het centrum van Bree gelegen, langs de Zuid - Willemsvaart met aansluiting via de ambachtelijke zone op de N73. Dit bedrijventerrein is eveneens een industriezone volgens het gewestplan (gebieden voor milieubelastende industrieën) en heeft een oppervlakte van ±20ha. Deze zone wordt voor 75% ingenomen door het bedrijf LAG (constructie truckers, industriële voertuigen, opleggers, kippers, tankopleggers, herstellingen). Het terrein is grotendeels ingericht als een monobedrijventerrein. Aan de rand bevinden zich nog enkele kleinere bedrijven.

Dit bedrijventerrein wordt gezien als een knelpunt omwille van de ligging en de moeilijke ontsluiting van het bedrijf LAG. Dit bedrijf heeft tevens geen uitbreidingsmogelijkheden meer op eigen terrein.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Sinds inwerkingtreding van het GRS heeft het bedrijf gronden ten zuiden en zuid-oosten verworven waardoor er nu wel uitbreidingsmogelijkheden zijn op eigen terrein.



### gebieden/gehelen/stroken/bestemmingen

Het stedelijk gebied wordt in de suggestie van de gemeente in grote lijnen bepaald door de stadskern, de stadsrand, de zuidelijke overschrijding van de N73 en het industrieterrein Kanaal Noord. De stadsrand is een prioritair verdichtingsgebied. Tussen de tweede ring en de barrières van de Zuurbeek en het kanaal zijn er nog beperkte groeimogelijkheden, dit vergt wel een inruil van andere harde bestemmingen. Ze werden als zones voor stedelijke ontwikkeling aangeduid: de zone Bocholterkiezel en de zones Veeweide en Kanaal Zuid (LAG). De twee laatste hebben voor het ogenblik een industriële of ambachtelijke betekenis, maar een ontwikkeling van het stedelijk gebied tot aan het waterfront is wenselijk en verdient nader onderzoek naar haalbaarheid. Binnen de stadsrand zijn de oude pijpenfabriek, Stift en Malta op korte termijn de prioritaire inbreidingsgebieden. De gemeente suggereert om in de volgende periode een aantal gebieden hierop te laten aansluiten: Gerdingen/Bocholterkiezel, Meeuwerkiezel en LAG. De concrete ontwikkeling van deze gebieden gebeurt d.m.v. een RUP, waar een vooronderzoek en het opmaken van een masterplan aan vooraf kan gaan. Deze grotere projectgebieden geven goede mogelijkheden om de gewenste sociale differentiatie in het aanbod op gemeentelijk vlak bij te stellen.

### ontsluiting/lijninfrastructuur

De radiale wegen van het tweede ontsluitingsniveau; de oude steenwegen: Opitterpoort, Bruglaan, Kanaallaan, Gerdingerpoort, Nieuwstadpoort, Cobbestraat, Kloosterpoort en Oude straat, worden aangelegd als wegen waar verblijfsfunctie en verkeersverbinding in evenwicht zijn.

De ontwikkelingsassen of structurerende assen worden als een boulevard of laan aangelegd. Dit zijn verblijfsgebieden, die nieuwe ontwikkelingen (Gerkenberg, LAG, industrieterrein) met de stadskern moeten binden en de relatie leggen met de open ruimte van het Kempens plateau en de Vlakte van Bocholt (broekgebied) of de sfeer van een woonwinkergebied aannemen (Toleikstraat-Sportlaan). De Zuid-Willemsvaart is een andere belangrijke lijninfrastructuur met een meervoudige betekenis (economisch, toeristisch, natuur), die op de industriezone na, de overgang vormt tussen het verstedelijkt gebied en het buitengebied.

### *Economische structuur*

#### **Kanaal zuid**

Op lange termijn lijkt het zowel ruimtelijk als bedrijfseconomisch wenselijk dat deze bedrijvigheid zich herlokaliseert op het beter ontsloten bedrijventerrein Kanaal Noord. Het grootste bedrijf (LAG) is een historisch gegroeid bedrijf. Door een herlokalisatie zou het bedrijf zich kunnen reorganiseren op een compactere locatie die bovendien beter ontsloten is. Op lange termijn kan de vrijgekomen ruimte ontwikkeld worden voor stedelijke functies (verweving van wonen aan het water, kantoren, diensten, recreatie...).

### ***BINDEND***

#### Bepaling 34: Opstellen ontwikkelings- en inrichtingsplan waterfrontontwikkeling Kanaal

Indien LAG beslist haar bedrijvigheid te verplaatsen naar Kanaal-Noord, stelt de gemeente een ontwikkelings- en inrichtingsplan op voor de vrijgekomen locatie. De ontwikkeling van dit gebied zal dan gaan naar stedelijke functies met aandacht voor de waterfrontontwikkeling omwille van de ligging aan het kanaal.<sup>3</sup>

#### Bepaling 36. Bouw voetgangersbrug over het kanaal

De Kanaallaan wordt geherinterpreteerd als een ontwikkelingsas voor herbestemming van het gebied als een nieuw stedelijk woongebied. De centrale as van de Kanaallaan en de Broekstraat in haar verlengde, legt de relatie van het centrum via het bedrijventerrein met de open ruimte. Een

---

<sup>3</sup> LAG wenst haar huidige vestiging heden te behouden. Een ontwikkelings- en inrichtingsplan is niet aan de orde.

belangrijk punt is de fysische oversteekbaarheid van het kanaal op deze plaats (mogelijk via een voetgangersbrug). Hierdoor kan ook het fietsroutenetwerk beter aansluiten op het historische stadscentrum.

Om de relatie tussen het kleinstedelijk gebied en de open ruimte te versterken doorheen het bedrijventerrein Kanaal Noord, wordt een nieuwe brug over het kanaal gebouwd voor voetgangers en fietsers. Er zal nagegaan worden welke locatie het meest geschikt is om de oversteek te maken en welke de betrokken partijen kunnen zijn voor de aanleg ervan. Tegelijkertijd zal onderzocht worden welke ontwikkelingsmogelijkheden de kanaalkom heeft i.f.v. toerisme, vb. passantenhaven, ...<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> De stad behoudt haar visie voor het verbinden van de kanaalzone met het stadscentrum. Ze wenst de as van de Kanaallaan hiervoor aan te pakken. De voetgangersbrug op het einde van deze weg wordt echter omwille van de technische haalbaarheid en om budgettaire redenen in vraag gesteld.

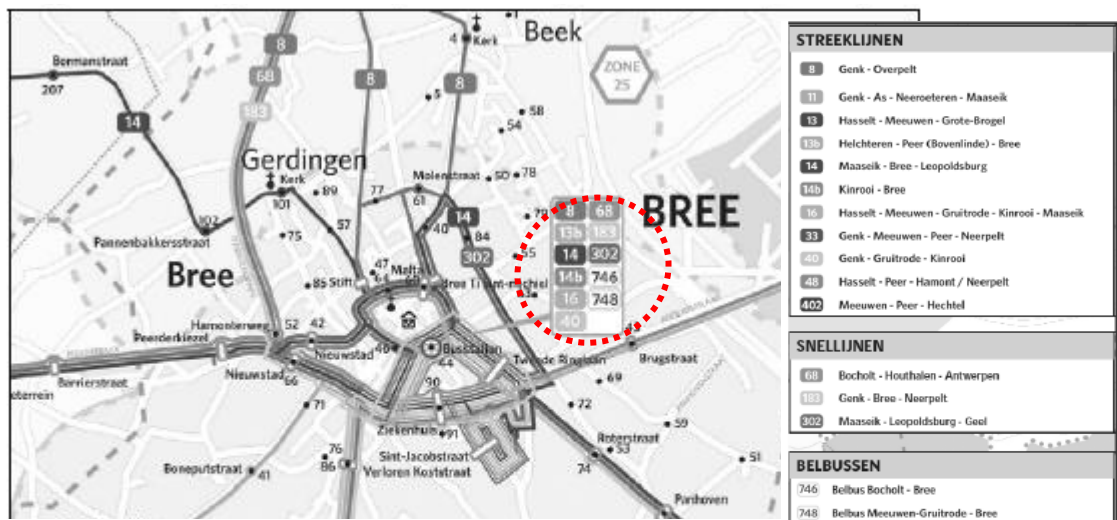


## 3.2 Mobiliteit

### 3.2.1 Mobiliteitsplan Bree – verbreding en verdieping<sup>5</sup>

Momenteel is de stad Bree bezig met de verbreding en verdieping van haar mobiliteitsplan. In de uitwerkingsnota worden volgende relevante elementen opgenomen.

#### Openbaar vervoer



Figuur 3.2-1: Netplan Bree (Bron Mobiliteitsplan - Verbreding en verdieping)

Het plangebied wordt niet direct door het openbaar vervoer ontsloten. De meest nabij gelegen busstopplaatsen bevinden zich in de Millenstraat. In de Veeweidestraat bevindt zich een belbushalte.

#### Zwaar vervoer

Momenteel worden voor het zwaar vervoer geen routes bewegwijzerd. Het aantal straten met een tonnagebeperking is erg beperkt (geen enkele binnen de Wallen). In de Bruglaan is een tonnagebeperking.

#### Meest geschikte ontsluiting industrieterreinen

zie 3.2.2

<sup>5</sup> Status PAC mei 2010: Fase 2 / uitwerkingsnota



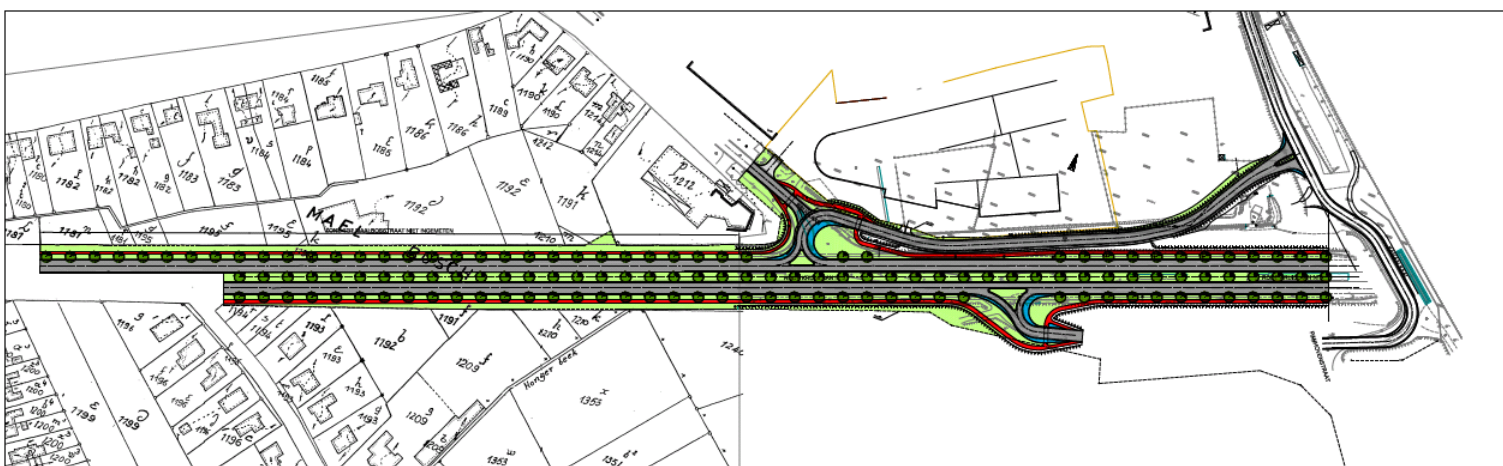
### Taakstelling

Kruising fietsroute langs kanaal en N73. De route is vanaf Tongerlo verlegd naar de westkant van het kanaal om de industriezone Kanaal Noord te vermijden. Langs de westkant loopt de route echter langs de Panhovenstraat en Kanaalkaai, wegen die onderdeel uitmaken van de ontsluiting van Kanaal Zuid. Hier zal ervoor gezorgd worden dat het fietsverkeer voldoende wordt gescheiden van het zwaar verkeer.

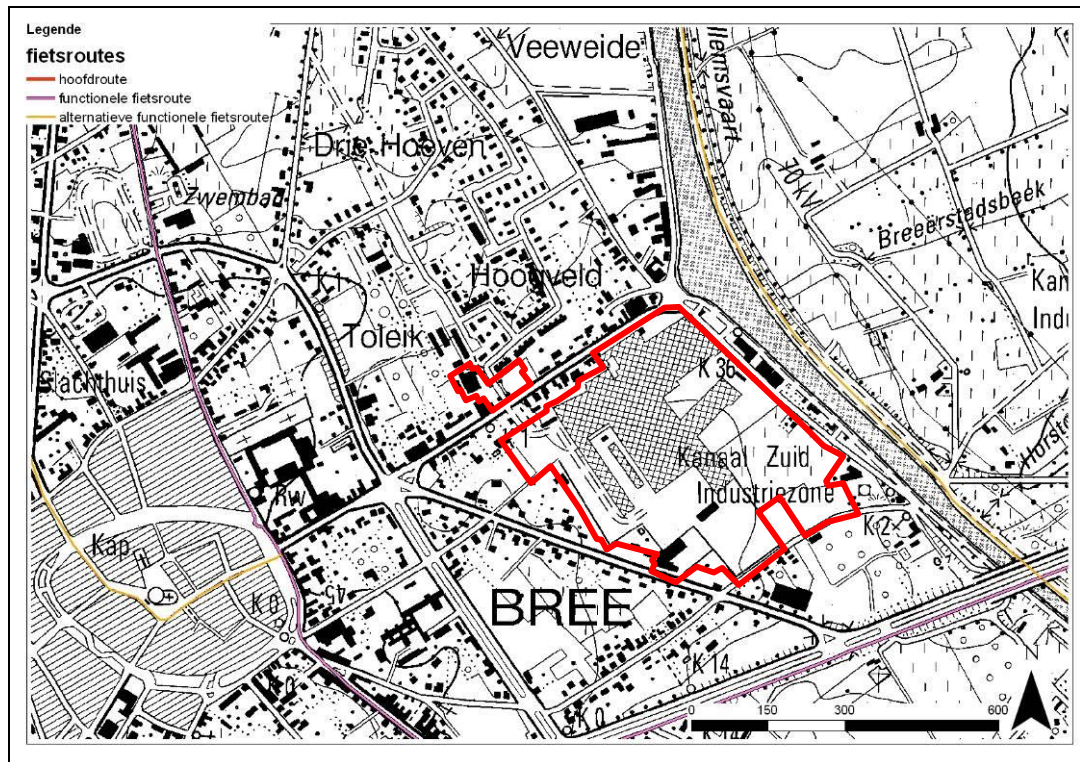
## 3.2.2 Module 14 – ontsluiting Kanaal Zuid

Momenteel is de stad Bree bezig met de opmaak van een Module 14-project voor de ontsluiting van Kanaal Zuid waarin het bedrijf LAG gelegen is.

Er dient vermeden te worden dat het centrum van de deelgemeente Beek geconfronteerd wordt met een groot aandeel zwaar verkeer. In de streefbeeldstudie van de N73 wordt voorgesteld om, ter verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein Kanaalzone Zuid, een nieuwe verbinding te voorzien tussen Bruglaan en Kanaalkaai zodat een conflictvrij knooppunt ontstaat. Op de N73 wordt de middengeleider doorgetrokken. De kruisende bewegingen maken gebruik van de onderdoorgang onder de kanaalbrug. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat deze route deel uitmaakt van het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Een veilige, liefst gescheiden liggende fietsinfrastructuur is nodig. Op termijn zal de hoofdontsluiting van het bedrijf LAG heronttiëren naar de Kanaalkaai. Vandaag ontsluit het bedrijf via de Kanaallaan.



### 3.2.3 Provinciaal fietsrouteplan



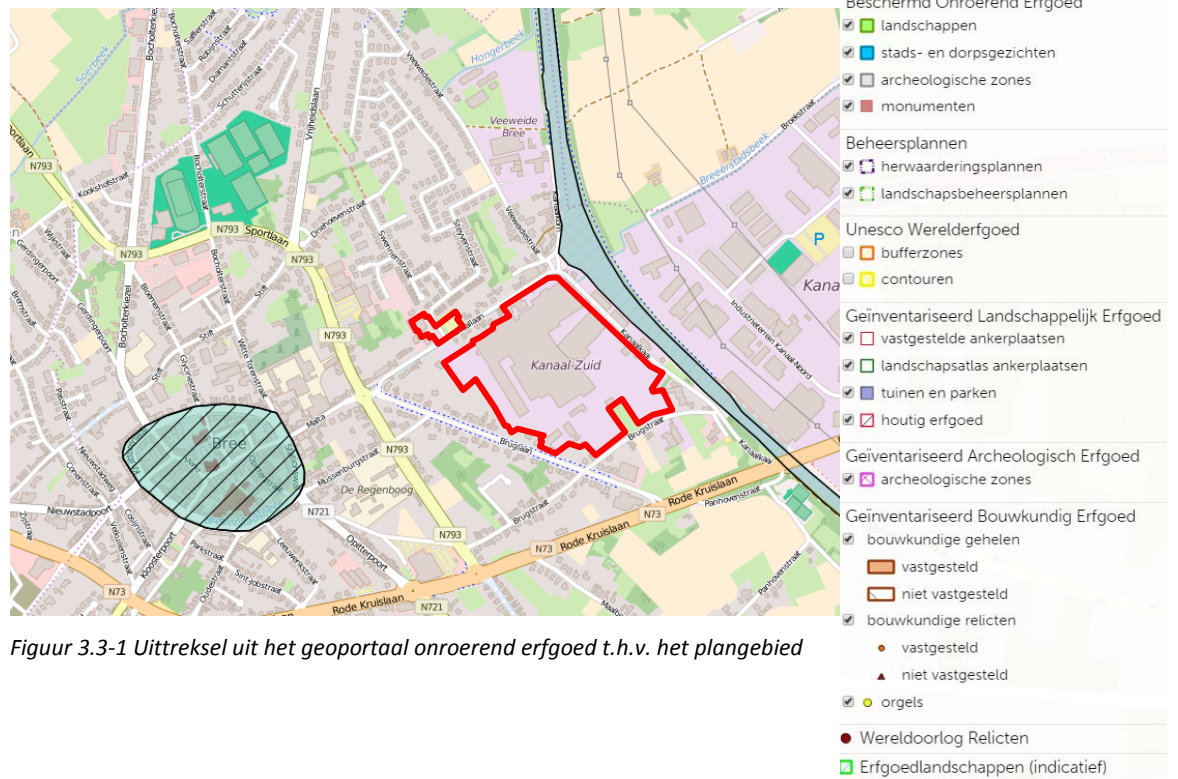
Figuur 3.2-2: uitsnede provinciaal fietsrouteplan

Om het fietsgebruik te stimuleren en te zorgen voor veilige fietsroutes is een provinciaal fietsroutenetwerk opgesteld. Dit netwerk bestaat uit de regionale hoofdfietsroutes voor utilitair verkeer (woonwerk/school verkeer) tussen centra van gemeenten, stations en tussen kernen en de centra van gemeenten. De aanwezige fietsvoorzieningen en knelpunten in fietsvoorzieningen op het netwerk (ontbrekende fietspaden en –stroken, gevaarlijke oversteeeklocaties) zijn daarbij op kaart aangegeven.

Er bevindt zich een alternatieve functionele fietsroute aan de oostzijde van de Zuid – Willemsvaart. Gezien de ontwikkeling van (de laad- en loskades aan) Kanaal-Noord is het nodig om aan de westzijde ruimte te voorzien om een eventuele verlegging van de alternatieve route naar deze zijde mogelijk te maken.

### 3.3 Cultureel erfgoed

#### 3.3.1 Inventaris onroerend erfgoed



Figuur 3.3-1 Uittreksel uit het geoportaal onroerend erfgoed t.h.v. het plangebied

Op 14/09/2009 stelde de administrateur-generaal van het VIOE de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed voor Vlaanderen vast. Hierdoor is er voor het eerst een eenduidige lijst van het in Vlaanderen gebouwde patrimonium met erfgoedwaarde.

Volgende relictten bevinden zich in of nabij het studiegebied:

#### Brugstraat

- **Mussenburghof:** Brugstraat nr. 76, Z.g. hoeve “Mussenburghof”. Voor het eerst vermeld in 1546 als eigendom van Jacob Jans van Mussenborch. Ze kwam na 1657 in het bezit van het augustijnenklooster van Bree. Hoeve met losstaande bestanddelen, met oude kern: aangeduid op de Ferrariskaart (1771-77) als een tweeledige hoeve onder de benaming Cense Mussenborgh; de hoeve was gelegen op de rand van de Mussenborghsche Heyde. Van deze twee vleugels bleef in 1845 (Atlas van de Buurtwegen, Mussenborg, Ferme) slechts de zuidoostelijke bewaard. De vleugel bleef bewaard in de huidige dubbele dwars schuur, haaks op de achtergevel van het hoofdgebouw. De hoeve is thans L-vormig, met ten N.O. het hoofdgebouw met woonhuis en stallen, en haaks op de achtergevel de dubbele dwarsschuur. Bakstenen gebouwen onder zadeldaken (mechanische pannen). Het hoofdgebouw telt twee bouwlagen; het woonhuis is een dubbelhuis van zes traveeën Boogfries onder de dakrand, ook in de rechterzijgevel. Gietijzeren sierankers. Getoogde muuropeningen; getoogde woonhuisdeur in een gecementeerde omlijsting. De haakse dwars schuur heeft gewijzigde muuropeningen; van de twee oorspronkelijke korbboogpoorten werd één gedicht.

#### Kanaalkaai

- **Kaaihoeve:** Nr. 1. Z.g. “Kaaihoeve”. Langgestrekt gebouw, mogelijk voormalige hoeve, uit XIX B, op de kaai bij de Zuid - Willemsvaart. Bakstenen gebouw van acht (?) traveeën. en twee bouwlagen onder zadeldak (mechanische pannen). De oorspronkelijke

muuropeningen zijn de getoogde vensters en deuren. In de achtergevel werden de meeste muuropeningen gewijzigd. Recente aanbousels.

- Voormalig kantoor: Nr. 5. Voormalig kantoor bij de haveninfrastructuur van de Zuid - Willemsvaart. Klein gebouw uit de jaren 1930. Bakstenen enkelhuis van twee traveeën en één bouwlaag onder schilddak (mechanische pannen). Gecementeerde muurpartijen. In de linkertravee. een driezijdige erker. Rechthoekige muuropeningen met oorspronkelijk houtwerk.

#### Kanaalkom

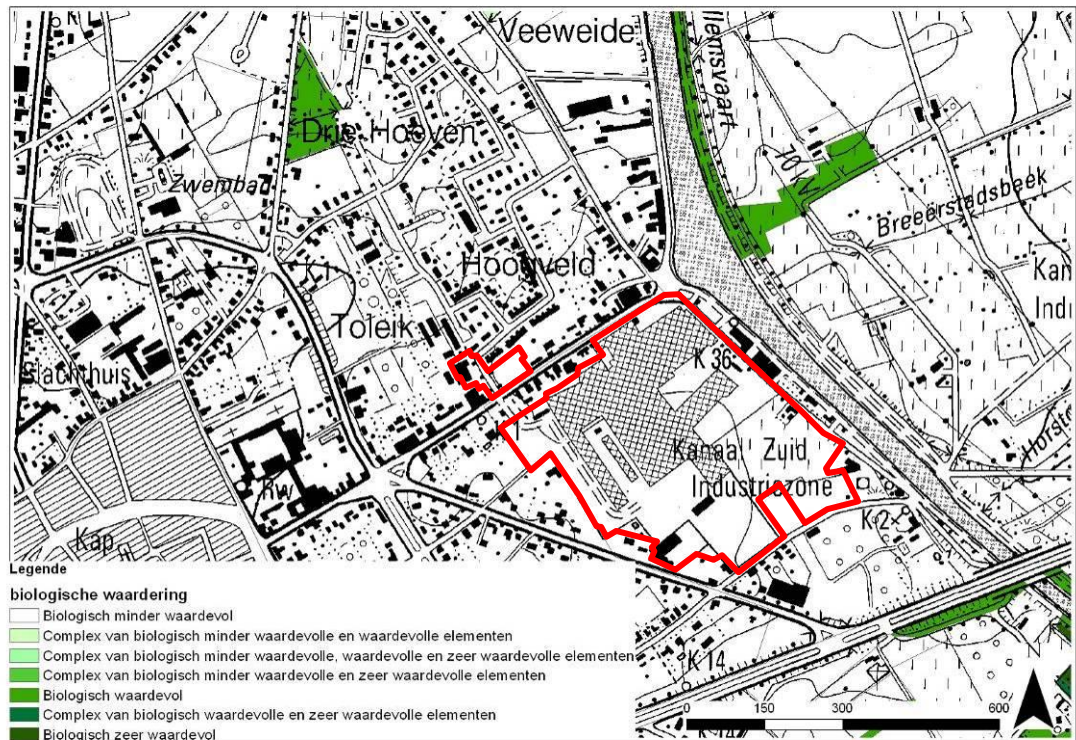
- Woning: Nr. 4. Thans alleenstaand gebouw uit XIX B, met merkwaardige vorm, waarschijnlijk als gevolg van thans verdwenen aansluitende gebouwen. Bakstenen dubbelhuis van zes traveeën en één bouwlaag onder mansardedak (mechanische pannen), met recente dakkapellen. Muizentandfries onder de dakrand. Smeedijzeren muurankers met krullen. Rondboogvormige muuropeningen. Zijgevels met aandaken en vlechtingen.

#### Kanaallaan

- Hoekhuis: Nr. 1/Toleikstraat. De Toleikstraat ontleent haar naam aan een solitaire boom die op het kruispunt stond van de huidige Driehoevenstraat, Toleikstraat, Sportlaan en Stift (stafkaart van het Dépôt de la Guerre, 1878, Arbre dit Toleyk). L-vormig, volledig met klimop begroeid hoekhuis uit eind XIX-begin XX (?). Bakstenen gebouw van in elke gevel twee traveeën en afgeschuinde hoek van één travee., en twee bouwlagen onder schilddak (mechanische pannen). Verhoogde begane grond. Getoogde muuropeningen.
- Rijwoningen uit jaren '30: Nr. 19-23. Rij gelijkaardige woningen uit de jaren 1930, in Nieuwe Zakelijkheidsstijl. Enkelhuizen van twee traveeën. en twee bouwlagen onder zadeldak (mechanische pannen). Bakstenen gebouwen met gecementeerde lijstgevel op verhoogde begane grond, met garage in het souterrain. Rechthoekige muuropeningen, de deuren inspringend in een portaal. In de andere travee, rechthoekige of halfronde erker over de benedenverdieping.
- Burgerhuis: Nr. 20. Burgerhuis uit de jaren 1910. Breed huis van het enkelhuistype, twee traveeën en twee bouwlagen onder schilddak (kunstleien). Bakstenen gebouw op breuk- en hardstenen plint; verhoogde begane grond. De rechtertravee is voorzien van een puntvormige gevelverhoging met dakvenster; op de benedenverdieping van deze travee een driezijdige erker met erboven een balkon met houten balustrade. Gele baksteen voor de banden en de ontlastingsbogen der muuropeningen. Boven de deur een paneel met geglazuurde tegels. Getoogde muuropeningen (134).
- Villa: Nr. 27. Alleenstaande villa in eclectische stijl met cottage-stijlelementen, van ca. 1910 (fig. 46). Breed huis van drie traveeën en twee bouwlagen met complexe vorm. Zadel- en wolfsdaken (kunstleien) met dakkapel. De linkertravee is een diephuisgedeelte, de rechtertravee een diephuisgedeelte in sterk risaliet met driezijdige erker over de twee bouwlagen. Het bovengedeelte van de twee rechtertraveeën. is van imitatie-vakwerk. Torenachtig uitbouwsel van vier bouwlagen onder tentdak in de rechterzijgevel. Souterrain met breukstenen parement. Bakstenen gebouw met ornamenten (banden, vensteromlijstingen) van gele baksteen. Vensters van verschillende vorm met afwerking van gele baksteen en hardsteen. Korfboogdeur in een korfboogportaal, voorafgegaan door een bordes.
- Burgerhuis: Nr. 3. Burgerhuis uit eind XIX-begin XX. Breed huis van het dubbelhuistype, vier traveeën en twee bouwlagen onder zadeldak (Vlaamse pannen). Bakstenen gebouw met gecementeerde lijstgevel op verhoogde begane grond. Rechthoekige muuropeningen met gecementeerde decoratie. Rechthoekig balkon op de bel-etage, met giet- en smeedijzeren hek. Aansluitende lagere traveeën van twee bouwlagen onder zadeldak (mechanische pannen), voorzien van een korfboogpoort.

### 3.4 Openruimtebeleid

#### 3.4.1 Biologische waarderingskaart



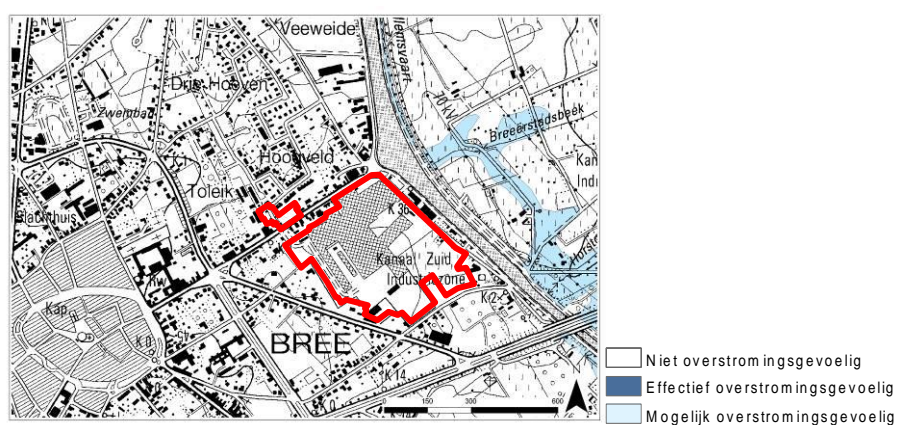
Figuur 3.4-1: Uitsnede uit de Biologische waarderingskaart t.h.v. het plangebied

Het plangebied valt volledig binnen biologisch minder waardevol gebied.

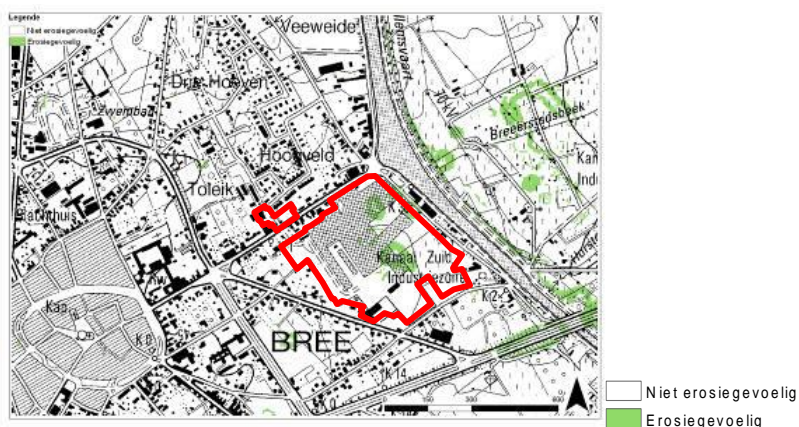
### 3.5 Water

Het plangebied situeert zich in het Maasbekken en grenst aan het kanaal de Zuid – Willemsvaart. Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt in hoofdstuk III, afdeling I, bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Er werden **watertoetskaarten** opgemaakt die dienen ter evaluatie van de effecten van vergunningsplichtige ingrepen of van plannen of programma's waarbij het bodemgebruik op een bepaalde locatie of voor een bepaald gebied wordt gewijzigd. Deze kaarten worden regelmatig gewijzigd. Bij de aanpassingen aan het uitvoeringsbesluit watertoets van 14 oktober 2011 werd ook een aangepaste versie van de kaart met overstromingsgevoelige gebieden goedgekeurd en werden de overige watertoetskaarten geschrapt. Deze informatie kan evenwel nog steeds gebruikt worden i.k.v. effecteninschatting en beoordeling. Op basis van de watertoetskaarten kunnen voor beide plangebieden volgende vaststellingen worden gemaakt:

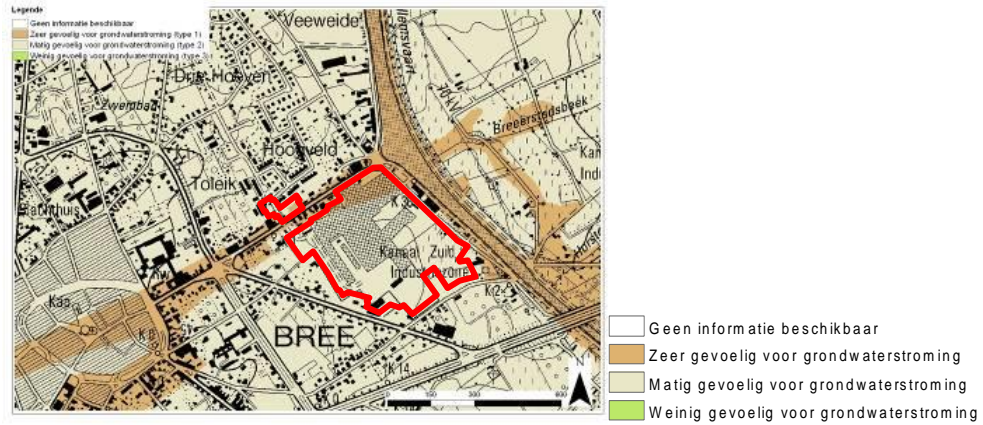
- Het plangebied is niet overstromingsgevoelig.
- De erosiegevoeligheid is laag. Verspreid komen enkele erosiegevoelige zones voor.
- Het plangebied is grotendeels matig gevoelig voor grondwaterstroming. Enkel langs de Kanaallaan komt een zone voor die zeer gevoelig is voor grondwater.
- De gronden binnen het RUP zijn infiltratiegevoelig. Enkel langs de Kanaallaan bevindt zich een kleine zone binnen niet infiltratiegevoelig gebied.
- Ten noorden van het plangebied loopt de Breeërstadsbeek (geklasseerd 3<sup>de</sup> categorie). Het betreft een ingebuisde beek onder de Kanaallaan en Kanaalkaai, die onder de Zuid Willemsvaart naar de overzijde van het kanaal loopt. Ter hoogte van Kanaal Noord is deze niet ingebuisd.



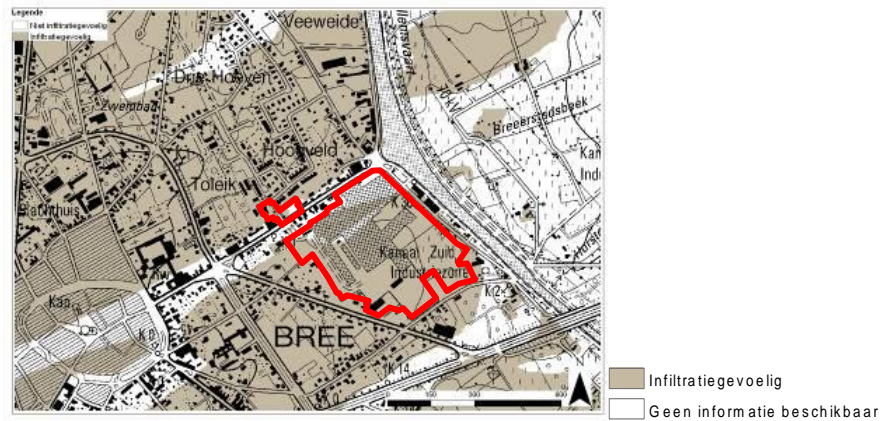
Figuur 3.5-1 overstromingsgevoelige gebieden t.h.v. het plangebied (2014)



Figuur 3.5-2 erosiegevoelige gebieden t.h.v. het plangebied



Figuur 3.5-3 grondwaterstromingsgevoelige gebieden t.h.v. het plangebied



Figuur 3.5-4 infiltratiegevoelige gebieden t.h.v. het plangebied



Figuur 3.5-5 waterlopen t.h.v. plangebied (bron geopunt)



Op basis van de **grondwaterkwetsbaarheidskaart** van de provincie Limburg blijkt het plangebied in zeer kwetsbaar gebied gelegen. Dit komt omdat de watervoerende laag zandig is, met een dunne ( $\leq 5\text{m}$ ) of zandige deklaag, met een onverzadigde zone van 10m of minder dan 10m.

### Conclusie

Het plangebied is gelegen in niet overstromingsgevoelig gebied. Bovendien is het gehele plangebied nagenoeg volledig infiltratiegevoelig, de gronden kunnen het water goed infiltreren. Aangezien er een aanzienlijke hoeveelheid verharding aanwezig is ( $> 1000\text{m}^2$ ) kan het effect op de waterhuishouding niet meer gemilderd worden door de maatregelen zoals opgenomen in de gewestelijke verordening Hemelwater. Bijkomende maatregelen worden opgenomen:

- Verharding moet zo maximaal mogelijk in waterdoorlatend materiaal voorzien worden;
- Hemelwater dient in de eerste plaats zo maximaal mogelijk hergebruikt te worden;
- Het volume van open infiltratievoorzieningen moet minimaal  $200\text{m}^3/\text{ha}$  verharde oppervlakte bevatten (los van de aanwezige hemelwaterputten). De infiltratieoppervlakte moet minimaal 2% van de aanwezige verharding bedragen.

Indien voldaan wordt aan de gewestelijke verordening Hemelwater en bovenstaande maatregelen worden gevolgd, worden er geen negatieve effecten ten aanzien van de waterhuishouding verwacht.

Grenzend aan het plangebied loopt de ingebuisde Breeërstadsbeek. Het terrein ter plaatse is volledig in gebruik door verharding, parkeerzones, constructies en afsluitingen. De opname van een zone non aedificandi ten aanzien van de waterloop is dan ook niet zinvol. Bovendien is de bestaande wetgeving van 28 december 1967 van toepassing.

## 4 Onderzoek en analyse

### 4.1 Bestaande toestand

Zie ook:

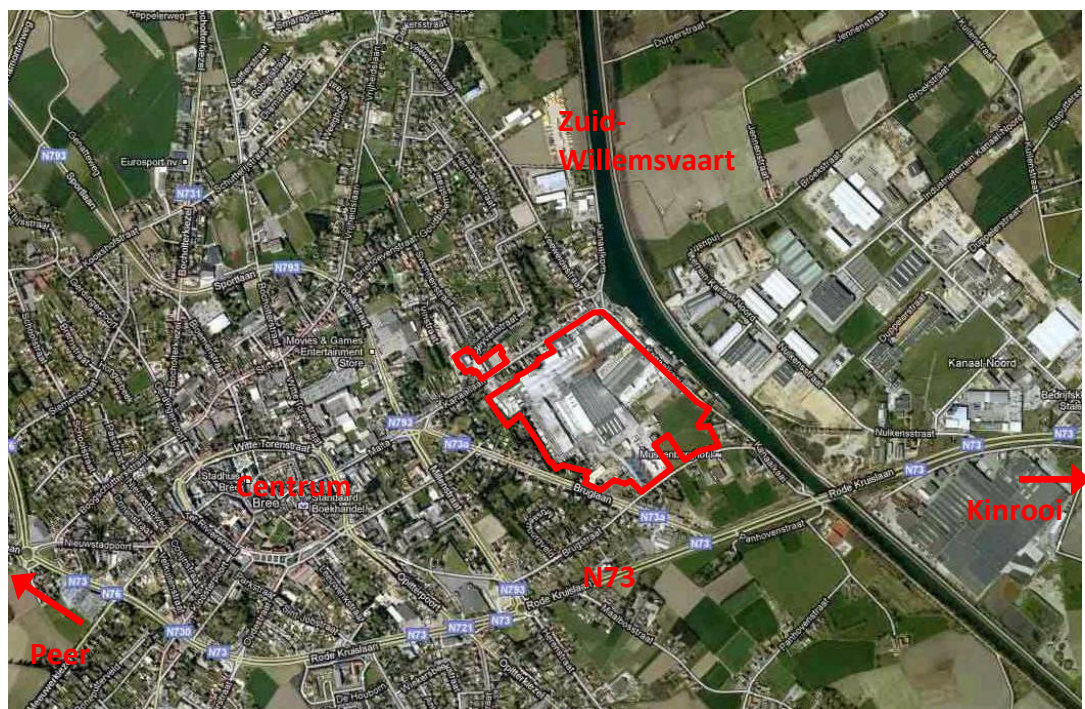
- Plan Bestaande en juridische toestand
- Opmetingsplan LAG TRAILERS NV

#### 4.1.1 Studiegebied in zijn ruimere omgeving

Het plangebied van het RUP LAG is gelegen ten oosten van het centrum van Bree. Westelijk sluit het plangebied aan bij de bebouwde kern van Bree, oostelijk ligt de Zuid-Willemsvaart. Aan de overzijde van dit kanaal bevindt zich de industriezone Bree Kanaal Noord. Zuidelijk van het studiegebied loopt de N73, onderdeel van de ring rond Bree, en belangrijke verbindingsweg naar Kinrooi en Peer.

#### RUP LAG

Het RUP is gelegen tussen de Kanaallaan, Kanaalkaai, Brugstraat en Bruglaan, met het bedrijf LAG in het binnengebied. Deze straten vormen (gedeeltelijk) de grenzen van het plangebied.



Figuur 4.1-1: Luchtfoto grote schaal

## 4.1.2 Ruimtelijk functioneren van het studiegebied



Figuur 4.1-2 Luchtfoto kleine schaal

### Nederzettingstructuur en functioneren

Het plangebied wordt gekenmerkt door 4 erg verschillende randen en een groot binnengebied. Het binnengebied wordt volledig ingenomen door het bedrijf LAG dat momenteel toegang heeft langs Kanaallaan en Kanaalkaai (respectievelijk noordelijke en oostelijk grens van het bouwblok). Ongeveer de helft van het binnengebied is bebouwd. De rest wordt gebruikt als parking voor vrachtwagens, opslag ed. in open lucht.

Langs de noordelijke rand, de Kanaallaan, vinden we de hoofdtoegang van LAG. Hier bevindt zich tevens het kantoorgebouw van het bedrijf, en een opslagzone op het einde (ter hoogte van de aansluiting met de Kanaalkaai, in aansluiting met het magazijn van het bedrijf). De rest van deze zijde wordt gekenmerkt door woningen met 2 bouwlagen en zadeldak, zowel open, halfopen als gesloten bebouwing. Deze laan heeft daardoor een gedifferentieerd karakter: woningen worden afgewisseld met open ruimtes (toegang en opslag) en gebouwen van een grotere schaal (kantoorgebouw).

Tegenover de ingang van de Kanaallaan bevinden zich twee appartementsgebouwen die de Kanaallaan en de Steyvenstraat reeds een afgewerkt en kwalitatief aangezicht bieden. Daarnaast ligt hier ook een braakliggend terrein met opslagplaats (voor meubels). Deze zone aan de overzijde van de Steyvenstraat kan op kwalitatieve wijze afgebouwd dmv het RUP.



*Figuur 4.1-3 Kruispunt Kanaallaan – Steyvenstraat*



*Figuur 4.1-4 Braakliggend terrein met opslagplaats langs Steyvenstraat.*

Op het einde van de laan, waar de laan uitkomt op het kanaal, bevindt zich verder nog een belangrijke horeca aangelegenheid: feestzalen 't Pakhuys.



*Figuur 4.1-5: opslag en magazijn*



*Figuur 4.1-6: kantoorgebouw*



*Figuur 4.1-7: hoofdtoegang LAG*



*Figuur 4.1-8: feestzalen 't Pakhuys*

De Kanaalkaai, oostelijke rand van het bouwblok, wordt gekenmerkt door bedrijven. We vinden hier een betoncentrale (Altez-groep) terug, gebouwen van LAG en gieterij Brecast Products. De gieterij is van veel kleinere schaal dan de andere bedrijven.



*Figuur 4.1-9: betoncentrale*



*Figuur 4.1-10: gieterij in de verte*

De zuidelijke grens, de Brugstraat, is nagenoeg volledig onbebouwd langs de zijde van het plangebied (noordzijde). Aan de overzijde vinden we een aantal woningen terug, open en halfopen bebouwing. Het binnengebied wordt ten opzichte van de woningen gebufferd met een groene haag en berm, maar is nog steeds zichtbaar.

De westelijke rand van het bouwblok, de Bruglaan, heeft het karakter van een groene laan. Langs deze laan wordt voornamelijk gewoon uitgezonderd een aantal handelszaken (Renault-garage Vanderstukken, tuinbouwmaterialen) aan het einde van de weg, waar de laan aansluit op de N73. Hierdoor wordt het lint hier wat opengetrokken en krijgen we van hier zicht op het binnengebied van het bouwblok, de gebouwen van LAG. De woningen zelf zijn zowel open als halfopen.



*Figuur 4.1-11: binnengebied vanuit Brugstraat*



*Figuur 4.1-12: buffer Brugstraat*



*Figuur 4.1-13: Bruglaan: garage*



*Figuur 4.1-14: Bruglaan: zicht op LAG*

### Groen en open ruimte

Binnen het plangebied is het groen en de open ruimte eerder schaars door de inname van het binnengebied door het bedrijf LAG. Enkel langs Brugstraat en Kanaalkaai bevinden zich een aantal open weides. Het groene karakter van de Brugstraat is ook te wijten aan de groene buffer van het bedrijf LAG. Verder treffen we tegenover de hoofdingang van LAG een open ruimte aan die dienst deed als parking maar in de toekomst heringevuld kan worden doordat de parking verplaatst naar het terrein van LAG.

Ook de Bruglaan heeft een groen karakter. Aan weerszijden zijn bomen (platanen) geplant op een groene berm, deze weg heeft een echt laankarakter.



*Figuur 4.1-15: Brugstraat*



*Figuur 4.1-16: Bruglaan met groen laankarakter*

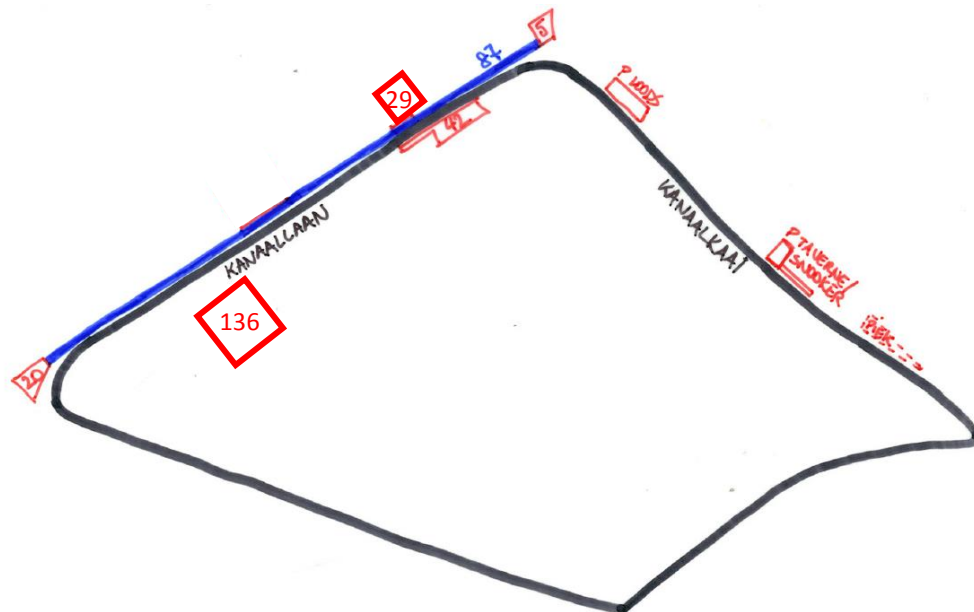
### Ontsluiting en parkeren

De ontsluiting van het binnengebied gebeurt via Kanaallaan, Kanaalkaai en Brugstraat. Dit levert problemen op de piekmomenten, voornamelijk ter hoogte van het kruispunt Kanaallaan – Bruglaan – Millenstraat. De meeste problemen komen voor wanneer er personeelswissel is van het bedrijf LAG in combinatie met het einde van de school rond 16u.

Aangezien LAG een groot bedrijf is, heeft het ook veel personeel wat gepaard gaat met een grote nood aan parkeerplaatsen. Het parkeren gebeurt grotendeels langs de Kanaallaan en op vrijliggende percelen langs deze laan. De Kanaallaan wordt hierdoor gedomineerd door geparkeerde auto's. Er zijn ongeveer 182 parkeerplaatsen beschikbaar. De bewoners van dit bouwblok parkeren voornamelijk op hun eigen perceel.

Er is recent een vergunning afgeleverd voor 2 bijkomende parkeerzones. De eerste parkeerzone bevindt zich aan de hoofdingang van LAG en biedt plaats aan 136 auto's. De tweede parkeerzone is voorbehouden voor vrachtwagens. Dit wil zeggen dat de druk op het omringende gebied zal afnemen doordat de helft van de parkeerplaatsen buiten LAG zal vervangen kunnen worden door een eigen parking op het terrein van het bedrijf.

De totale parkeercapaciteit op eigendom van LAG bedraagt dan 207 parkeerplaatsen (136 + 42 + 29). Uit de parkeergegevens van LAG kunnen we concluderen dat +- 30% van het personeel niet met de wagen komt. Dit betekent dat er ongeveer 240 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor het personeel dat wel met de wagen komt. Naast de eigen parkings dient er nog slechts een beperkt aantal publieke parkings gebruikt te worden om aan de parkeerbehoefte te voldoen.



*Figuur 4.1-17: parkeerprobleem: langs Kanaallaan momenteel ongeveer 275 parkeerplaatsen*

De Bruglaan tenslotte kampt momenteel met een sluipverkeerprobleem. Doordat deze laan de verbinding maakt tussen de Millenstraat en de Rode Kruislaan wordt ze vaak gebruikt als sluipweg voor doorgaand verkeer.



*Figuur 4.1-18: parkeren langs Kanaallaan*



*Figuur 4.1-19: parkeren langs Kanaallaan*

### 4.1.3 Werking LAG

Voor de werking van het bedrijf verwijzen we naar de plannen in bijlage:

- Opmetingsplan van 16/05/2012
- Plan van 30/11/2015 horende bij de regularisatievergunning.

Ruw geschetst bestaat het bedrijf uit twee productiehallen, en een magazijn. Door recente hervormingen gebeurt er geen maatwerk (carrosserie) meer ter plaatse. Hierdoor verliest de oude reparatiehal zijn functie. De voormalige servicehal met herstelplaats is geëvolueerd naar een magazijn.

In de eerste productiehal bevindt zich de lange ATO (Assembling to order) montagelijns voor opleggers. In de tweede productiehal bevinden zich productielijnen voor het produceren van citernes (tankwagens).

Opslag van materialen gebeurt in open lucht, onder andere aan de toegangen van de productiehal. Op die manier staan materialen en productie in directe verbinding met elkaar. Verder wordt het buitenterrein gebruikt voor de stalling van opleggers, parkeren, inrichting containerpark en interne ontsluiting. Via de recente regularisatievergunning werden mbt de buitenaanleg een aantal zaken gewijzigd. Het betrof een aanvraag voor terreinaanlegwerken, afbreken en bouwen van een open fietsenstalling, afbreken en bouwen van een portiergebouw, bouwen van een open motorstalling, kappen van een boom en heraanvraag parkings. De parking langs de Kanaallaan is gereorganiseerd en de trailers parkeren nu op een parking ter hoogte van de Kanaalkaai.



## 4.2 *Kwaliteiten, knelpunten en potenties*

### **Kwaliteiten**

- Compacte bebouwing.
- Groenbuffer ten zuiden en oosten van de LAG gerealiseerd op beperkte breedte.
- Bruglaan als waardevol groenelement ten westen van het plangebied.

### **Knelpunten**

- Verouderde loodsen langs Zuid Willemsvaart.
- Ontsluiting:
  - Auto's domineren langs de Kanaallaan en Kanaalkaai, openbaar domein belast met parkeerplaatsen voor bedrijvigheid;
  - LAG volledig georiënteerd op de Kanaallaan;
  - Zwaar vervoer via Kanaallaan en Kanaalkaai.
  - Bruglaan gebruikt als sluipteg.
- Plaatselijk beperkte buffering van de LAG:
  - Ontbreken van buffer op westelijke grens;
  - Stortbekkens betoncentrale hinderlijk voor beeldkwaliteit;
  - Woningen Kanaallaan grenzen met achtertuinen aan bedrijventerrein zonder enige buffering.
- Materiaalopslag van de LAG in openlucht niet optimaal georganiseerd;
- Bestemming sociale woningen ter hoogte van de Kanaallaan – Steyvenstraat is te beperkend, er is geen nood aan sociale woningen.

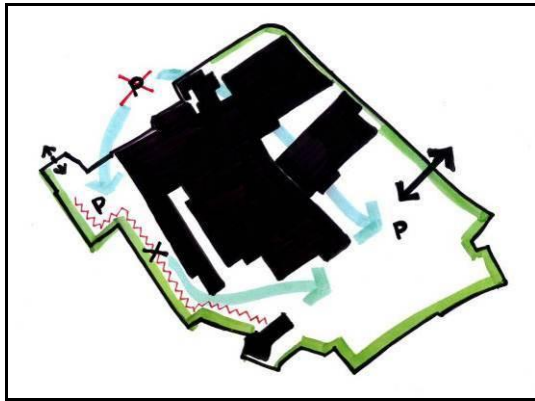
### **Potenties**

- Module 14-project voorziet mogelijkheden om bedrijventerrein LAG aan zuidzijde te ontsluiten.
- Kanaallaan als groene as tussen centrum van de stad en Zuid-Willemsvaart uitbouwen.
- Parkeervoorzieningen op bedrijventerreinen LAG opvangen, indien mogelijk gedeeld gebruik met recreatie.
- Door reorganisatie interne ontsluiting bedrijventerrein LAG en materiaalopslag kan voldoende ruimte gecreëerd worden om groenbuffer te realiseren.
- Herbestemming sociale woningen naar kwalitatief nieuw project langs Kanaallaan, op belangrijke verbinding naar het kanaal en als poort naar achterliggende wijk.

## 5 Visie

### 5.1 LAG

Naar aanleiding van het goedgekeurde planologisch attest is de gemeente verplicht tot de opmaak van een RUP voor het bedrijf LAG. Hierdoor kunnen er een aantal problemen op en rond het bedrijventerrein worden aangepakt en opgelost. Concreet gaat het om volgende problemen:



- Parkeerprobleem: door het grote aantal werknemers van de LAG werd de omgeving van LAG gedomineerd door geparkeerde auto's. Met recente vergunning is er reeds een oplossing geboden.

***Aan het RUP zullen voorwaarden worden verbonden die parkeren op eigen terrein verplicht. Op deze manier kan er in de toekomst parking gegarandeerd worden.***

- Het bedrijventerrein is vandaag niet rondom rond gebufferd.

***In het RUP zal een voldoende brede buffer voorzien worden om het bedrijf visueel af te schermen van de omgeving.***

- Westelijk grenst het bedrijf aan woongebied. Hinderlijke activiteiten zijn hier dan ook niet gewenst.

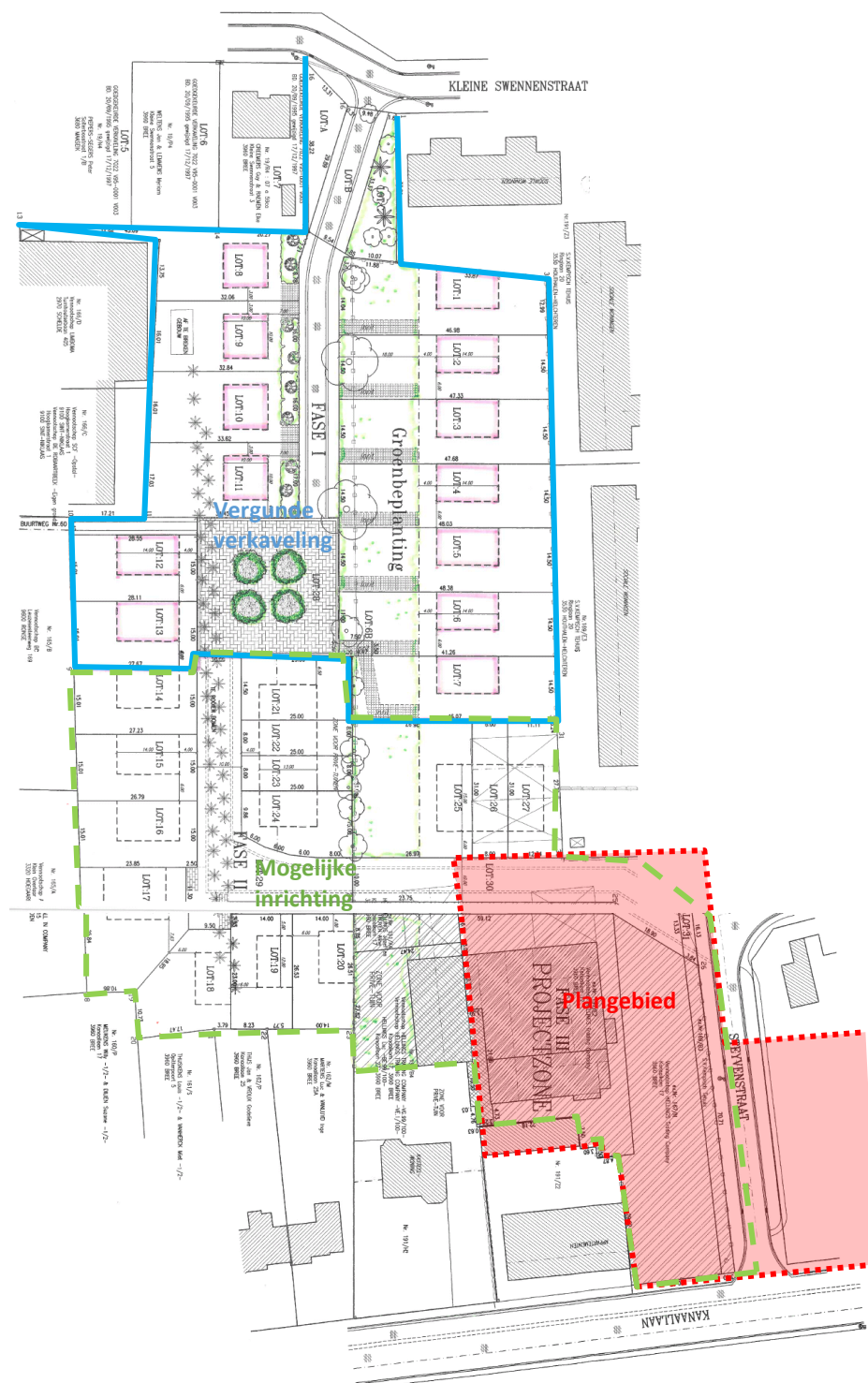
***Het RUP zal voorwaarden opnemen om deze activiteiten te verhinderen.***

- De ontsluiting van het bedrijf gebeurt momenteel via de Kanaallaan waardoor deze laan veel zwaar verkeer te verduren krijgt.

***Met de opmaak van module 14 (ontsluiting Kanaal Zuid) zal ook de ontsluiting van LAG kunnen geheroriënteerd worden en kan de Kanaallaan hetzelfde laan karakter verkrijgen als de Bruglaan. De toegang zal voornamelijk gebruikt gaan worden door personenauto's.***

De opmaak van het RUP gaf aan de gemeente de uitgelezen kans om ook voor de garage Vanderstukken een oplossing te voorzien. Het bedrijf ligt vandaag ook gedeeltelijk binnen een bufferzone op het gewestplan. De garage dateert echter reeds van voor het gewestplan. Het RUP zal voorzien in een geëigende bestemming voor de garage Vanderstukken.

## 5.2 Kanaallaan – Steyvenstraat



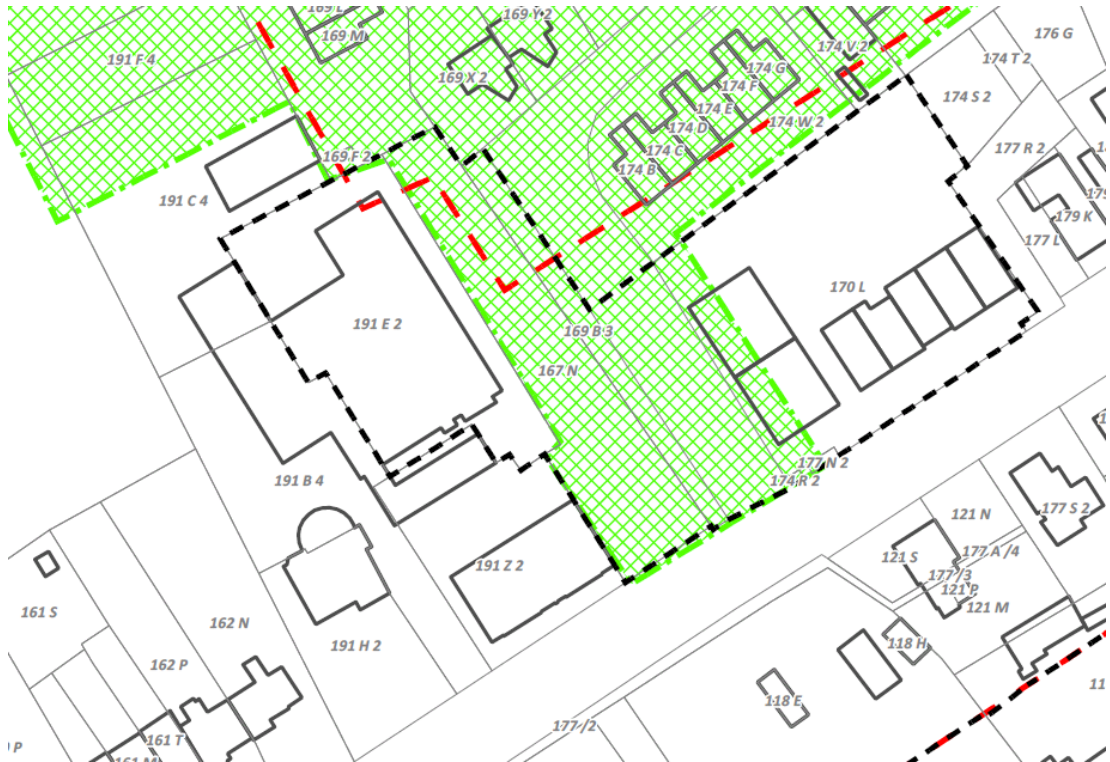
Figuur 5.2-1 Inrichtingsplan verkaveling 't Pit (ten noord oosten van het plangebied)

De projectzone wordt ingericht met een kwalitatief project dat een afwerking van de Kanaallaan beoogt in het kader van deze as te heropwaarderen als belangrijke verbinding tussen het kanaal en het centrum van Bree.

Via de projectzone kan de link gelegd worden naar de verkaveling ten noordwesten in het binnengebied.

Bovenstaande figuur geeft een mogelijke invulling van de noord oostelijke zone weer, en de manier waarop het plangebied hierop kan aantakken. Dit is een mogelijke inrichtingsschets, maar geen vergunde situatie.

De stedenbouwkundige voorschriften zullen de krachtlijnen en een aantal randvoorwaarden opnemen voor een toekomstige nieuwe ontwikkeling maar laten nog de nodige flexibiliteit voor wat betreft de concrete invulling.



Figuur 5.2-2 Uittreksel uit het plan bestaande en juridische toestand

De afbakening van de zone neemt ook delen mee die niet binnen het BPA Hoogveld gelegen zijn. Perceel 170L ligt gedeeltelijk in het BPA. Om ervoor te zorgen dat volledige percelen in eenzelfde juridisch plan zitten wordt dit perceel volledig meegenomen in het RUP.

Op het perceel 191E2 staat vandaag een loods. Om de link met de verkaveling in het binnengebied te kunnen leggen (zie figuur 5.2-1) wordt ook dit perceel meegenomen in het RUP.

## 6 Ruimtelijk uitvoeringsplan

---

De elementen van de visie 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 inzake 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.

### 6.1 Planopties en bestemmingen

#### ***Parkeren op eigen terrein en in medegebruik***

De bedrijvigheid van het bedrijf LAG vraagt heel wat parkeermogelijkheden. In het verleden werd dit opgevangen op het openbaar domein en op nog vrijliggende percelen. Door de beoogde herinrichting van het openbaar domein en het realiseren van nieuwe projecten op de vrijliggende percelen zullen de parkeerplaatsen hier verdwijnen.

Daarom is het nodig om ook voldoende parkeermogelijkheden binnen het bedrijventerrein te voorzien. Een deel van de aanwezige parkeerplaatsen kan op het openbaar domein blijven bestaan. Een groot deel zal echter verdwijnen indien de Kanaallaan heringericht wordt, of de te bebouwen percelen tot ontwikkeling zullen komen. Het aantal parkeerplaatsen dat op korte termijn zal verdwijnen wordt geraamd op ca. 175 parkeerplaatsen (zie ook analyse en onderzoek bestaande toestand). Deze zullen op de terreinen van LAG moeten worden opgevangen. Recent is er een vergunning afgeleverd voor 136 bijkomende parkeerplaatsen voor auto's binnen LAG. Hiermee wordt de parkeerbehoefte grotendeels opgevangen. De verplichting tot het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein wordt verankerd in het RUP om in de toekomst het parkeren te kunnen garanderen.

Een minimum aantal parkeerplaatsen dient te worden voorzien en dit aantal zal ingeschreven worden in de voorschriften.

Verder kan opgemerkt worden dat er in de Kanaalzone, binnen het goedgekeurde RUP Kanaalkom, ook parkeerfaciliteiten gezocht worden in aansluiting met het bedrijventerrein. Deze parkeerplaatsen kunnen in medegebruik met de recreatieve voorzieningen ingeschakeld worden voor de parkeerbehoeften van het bedrijf LAG op te vangen.

'Garage Vanderstukken' dient voldoende parkeermogelijkheden op eigen terrein te voorzien.

#### ***Buffering bedrijvigheid***

Het bedrijf LAG is een historisch gegroeid bedrijf en heeft in haar lange historie slechts zeer beperkte buffers rond haar bedrijf gerealiseerd. Slechts bij de laatst afgeleverde stedenbouwkundige vergunningen werd een groen talud aangevraagd. Dit talud werd aan de Brugstraat, aan het zuidelijk deel van de Kanaallaan en ten aanzien van de betoncentrale van Geerkens gerealiseerd en vormt aldaar een voldoende buffering ten aanzien van de omgeving.

In het advies voor het planologisch attest voor LAG heeft de planologisch ambtenaar te kennen gegeven dat het aangewezen is dat de buffer zoals nu reeds aangelegd werd ter hoogte van de Brugstraat verder doorgetrokken wordt aan de volledige zuid-westzijde van het bedrijf. Daarnaast werd aangegeven dat hinderlijke activiteiten (opslag autobanden, containerpark, ...) voldoende ver van de bestaande woningen verwijderd dient te blijven. Dit standpunt werd tijdens het vooroverleg herhaald.

Als algemeen uitgangspunt ten aanzien van de buffer wordt er dan ook naar gestreefd om het "buffertalud" met een breedte van 8m op eigen terrein door te trekken langsheen alle grenzen van

het bedrijventerrein. Ter hoogte van de woningen aan de Kanaalkaai is er een onderbreking van de groenbuffer aangezien een nabestemming hier zou zorgen voor onzekerheid bij grondig verbouwen, herbouwen en uitbreiding. Daarnaast is het gewenst op termijn het plangebied te herzien met het oog op het ontwikkelen van een stedelijk verwevingsproject van wonen, werken en recreatie aan het water.

De buffer moet een groene en dichte buffer zijn gecombineerd met een begroeide draadafsluiting die een visuele en ruimtelijke afscheiding vormt tussen het bedrijventerrein en de achtertuinen van de woningen gelegen langs de Bruglaan.

Aanvullend op de buffer worden binnen de zone voor bedrijvigheid beperkingen opgelegd ten aanzien van de inplanting van hinderlijke activiteiten voor het woongebied. Hierdoor wordt tegemoet gekomen aan de opmerkingen van de planologisch ambtenaar n.a.v. het planologisch attest en wordt er bijkomende aandacht aan het woongebied besteed. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften worden een aantal concrete beperkingen ten aanzien van de activiteiten in deze 'uitzonderingszone' opgelegd, aanvullend hierop zijn de beperkingen van toepassing die gekoppeld worden aan milieuvergunningen ten aanzien van het bedrijf van toepassing.

Ten aanzien van de woningen gelegen in de Kanaallaan is er nagenoeg geen ruimte om te bufferen. Hier zijn de bestaande bedrijfsgebouwen namelijk ingeplant tot tegen de perceelsgrens. In het RUP wordt echter alsnog opgelegd om hier, waar mogelijk, een groene afsluiting te realiseren.

Een dergelijke afsluiting dient ook gerealiseerd te worden grenzend aan de openbaar domein van de Kanaallaan en dat van de Kanaalstraat in de noordelijke hoek van het bedrijventerrein. Hier grenzen de bedrijfsloodsen nagenoeg aan het openbaar domein en ontsluiten hier ook rechtstreeks op. Daarnaast is hier (aan het begin van de productielijnen) een groot magazijn met buitenopslag gelegen. De alhier gesitueerde buitenopslag is vrij beperkt van omvang. Om op deze plaats, omwille van de ligging aan het begin van de productielijnen gelegen, buitenopslag optimaal te kunnen benutten, en het lossen van vrachtwagens in de zone voor buitenopslag mogelijk te maken zonder daarbij het openbaar domein te belasten (met geparkeerde vrachtwagens) is het niet mogelijk om hier een buffer met grotere breedte te realiseren, slechts een groene draadafsluiting is hier realistisch.

In het RUP zal tenslotte een nabestemming worden voorzien die voorziet in de aanleg van een bredere buffer bij stopzetting en grondige reorganisatie van de bedrijfsactiviteiten van LAG. Indien het (door afbraak van bestaande gebouwen) op deze plaatsen wel mogelijk wordt om een gedegen groenbuffer van 25m breed te realiseren dient dit ook te gebeuren.

### **Tuinzones vrijwaren**

In aansluiting met het bedrijventerrein zijn een aantal bestaande tuinzones bestemd als industrie- en buffergebied. Met dit RUP worden deze zones (gedeeltelijk) herbestemd naar hun geëigende bestemming: woonzone.

### **Nabestemming stedelijke ontwikkeling conform de visie uit het GRS**

Binnen het GRS wordt het volgende gesteld:

*Omdat de woongebieden en woonuitbreidingsgebieden van het kleinstedelijk gebied niet volstaan om het gewenste aanbodbeleid te realiseren, worden een aantal gunstig gelegen gebieden met een andere bestemming tot woongebied omgevormd. Het gaat om nieuwe woongebieden, gemengde woongebieden en om gebieden die nu een industriële of ambachtelijke bestemming hebben en die na herlokalisatie tot woongebied omgezet worden. Dit laatste kan slechts na een haalbaarheidsonderzoek. Kanaal Zuid behoort tot de mogelijke uitbreidingsgebieden.*

...

*Op lange termijn lijkt het zowel ruimtelijk als bedrijfseconomisch wenselijk dat deze bedrijvigheid zich herlokaliseert op het beter ontsloten bedrijventerrein Kanaal Noord. Het grootste bedrijf (LAG) is een historisch gegroeid bedrijf. Door een herlokalisatie zou het bedrijf zich kunnen reorganiseren op een compactere locatie die bovendien beter ontsloten is. Op lange termijn kan de vrijgekomen*

*ruimte ontwikkeld worden voor stedelijke functies (verweving van wonen aan het water, kantoren, diensten, recreatie...).*

Het gunstig afgeleverde planologisch attest verplicht de gemeente tot de opmaak van voorliggend RUP. Met het planologisch attest heeft het bedrijf LAG te kennen gegeven dat zij hun activiteiten op de bestaande locatie wensen te blijven uitvoeren op korte en middellange termijn. Het bedrijf LAG voorziet vandaag in een groot aandeel tewerkstellingen voor Bree en omstreken. Bovendien werd er door de provincie een nieuwe milieuvergunning voor de komende 20 jaar afgeleverd.

Het RUP voorziet aldus een behoud van het bestaande bedrijf LAG (en aangrenzende kleine bedrijven Altez en TDE). Om tegemoet te komen aan de visie uit het GRS wordt een nabestemming voorzien voor de terreinen van LAG en aangrenzende bedrijven. Op het moment dat het bedrijf LAG beslist haar activiteiten stop te zetten, zal er via een nieuw RUP onderzocht worden hoe deze zone verder kan ontwikkelen als stedelijke pool aan het water, waar wonen, recreatie en KMO geïntegreerd worden. De bestaande woningen en elektriciens TDE worden niet betrokken in de nabestemming omdat deze functies al onder de gewenste stedelijke functies vallen.

### ***Geëigende bestemming voor garage Vanderstukken***

Het bedrijf Vanderstukken ligt vandaag ook gedeeltelijk binnen de bufferzone op het gewestplan. De garage dateert echter reeds van voor het gewestplan. Het RUP zal voorzien in een geëigende bestemming voor deze garage.

Het volledige perceel wordt bestemd als woongebied waarbinnen dergelijke functies conform het gewestplan zijn toegestaan. Het bouwen van woningen in 2<sup>de</sup> orde wordt evenwel uitgesloten. Indien de garage verdwijnt en er woningen worden opgericht dienen deze gericht te zijn naar de Bruglaan.

### ***Kwalitatieve projectzone langs Kanaallaan***

Ruimere voorschriften dienen opgenomen te worden voor de zone langs de Kanaallaan, die in zijn huidige bestemming beperkt is tot sociale woningbouw. Door het ontbreken van de vraag naar sociale woningen is het veeleer aangewezen deze bestemming om te zetten naar een projectzone waar er in de plaats een kwalitatief woonproject gerealiseerd kan worden. Belangrijk hierbij is een trage as naar de Steyvenstraat te voorzien om het binnengebied toegankelijk te houden.

## ***6.2 Limitatieve opgave van op te heffen voorschriften***

### ***Gewestplan***

Volgende gewestplanbestemmingen conform het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, worden opgeheven voor zover deze gelegen zijn binnen de perimeter van het ruimtelijk uitvoeringsplan:

#### **Woongebied** (cf. art. 5 KB 28/12/1972):

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

#### **Industriegebied** (cf. art. 7 KB 28/12/1972):

De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking

van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten.

Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

*Voor de industriegebieden kunnen de volgende nadere aanwijzingen worden gegeven (cfr. art. 8 KB 28/12/1972):*

- *de gebieden voor vervuilende industrieën. Deze zijn bestemd voor de vestiging van bedrijven die ter bescherming van het leefmilieu moeten worden afgezonderd;*

- *de **gebieden voor milieubelastende industrieën**. Deze zijn bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd;*

- *de gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen. Deze gebieden zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalprodukten van schadelijke aard.*

**Bufferzones** (cf. art. 14 KB 28/12/1972):

De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

**Zone voor sociale woningbouw (BPA Hoogveld)**

De zone voor sociale woningbouw is bestemd voor het oprichten van een sociale woonwijk. Het deel van het plangebied dat binnen dit BPA valt dient te worden opgeheven en bestemd te worden als projectzone.

## 6.3 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.

Categorie	Gewestplan (m <sup>2</sup> )	BPA (m <sup>2</sup> )	RUP (m <sup>2</sup> )
Wonen	8.171	7.569	20.354
Overig groen	23.283		11.527
Bedrijvigheid	164.588		171.730
<b>Totaal</b>	<b>203.611</b>		<b>203.611</b>

## 6.4 Register potentiële planschade en planbaten

Onderstaande tabellen geven, 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 elke van de regeling 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	Wonen → overig groen	94A – 93C
	Bedrijvigheid → overig groen	89F2 – 91A2 – 93C – 186E4 – 96A – 118G
Planbaten	Overig groen → wonen	100E – 107D – 106K – 105H – 105M – 1162E – 1162D – 1161C
	Bedrijvigheid → wonen	1161B – 1161C – 123N 118K – 123P – 123T – 117E – 177Z – 181E3 – 181R2 – 181F3 – 181V – 182N – 182N2 – 182P – 182S
	Overig groen → bedrijvigheid	93C – 94A – 97A – 96A – 186E4
Kapitaalschade	Nvt	Nvt
Gebruikersschade	Nvt	Nvt

## **7** **Bijlagen**

---

**Beslissing Dienst MER**

**Advies Dienst VR**

**Plan bestaande en juridische toestand**

**Plannen LAG:**

- Opmetingsplan van 16/05/2012
- Plan van 30/11/2015 horende bij de regularisatievergunning.